

e-rara.ch

Das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn an den Tit. Verwaltungsrath

Schwabe, Hermann

[Basel?], [ca. 1874]

Universitätsbibliothek Basel

Signatur: Tech Cv 3:18

Persistenter Link: http://dx.doi.org/10.3931/e-rara-28807

e-rara.ch
Das Projekt e-rara.ch wird im Rahmen des Innovations- und Kooperationsprojektes „E-lib.ch: Elektronische Bibliothek Schweiz“ durchgeführt. Es wird von der Schweizerischen Universitätskonferenz (SUK) und vom ETH-Rat gefördert.

e-rara.ch is a national collaborative project forming part of the Swiss innovation and cooperation programme E-lib.ch: Swiss Electronic library. It is sponsored by the Swiss University Conference (SUC) and the ETH Board.

www.e-rara.ch

Nutzungsbedingungen
Dieses PDF-Dokument steht für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Es kann als Datei oder Ausdruck zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Terms and conditions
This PDF file is freely available for non-commercial use in teaching, research and for private purposes. It may be passed to other persons together with these terms and conditions and the proper indication of origin.

Visual Library

zu Technol. Conv. 3 № 18



Techn. Comm. 3. No 18



Basel, den 2. Juni 1874.

Das Direktorium der schweizerischen Centralbahn

an

den Tit. Verwaltungsrath.



Tit.

In Sachen des Rangir- und Güterbahnhofes Basel haben Sie in Ihrer Sitzung vom 30. September 1873 folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Die Anlage des Rangir- und Güterbahnhofes auf dem Felde „Wolf" wird grundsätzlich beschlossen.
2. Das Direktorium erhält Auftrag, die desfallsigen Unterhandlungen mit den zuständigen Behörden zu führen.
3. Das Direktorium wird beauftragt, mit thunlicher Beförderung ein vollständiges Projekt mit Kostenvoranschlägen zur Prüfung und Entscheidung behufs nachzusuchender Genehmigung durch die kompetente Behörde und darauf folgender Ausführung vorzulegen.

Wir haben hierauf den Oberingenieur des Baues mit den erforderlichen technischen Studien beauftragt, welche leider nicht in gewünschter Weise konnten beschleunigt werden, indem es uns erst gegen Ende des verflossenen Jahres gelungen ist, das erforderliche technische Personal zu acquiriren.

Am 13. Februar legte uns das V. Departement ein vom Bau-Oberingenieur bearbeitetes Projekt über den Rangir- und Güterbahnhof nebst ausführlichem Bericht vor. Bei der darauf folgenden Prüfung und Berathung machten sich indessen mit Bezug auf verschiedene wichtige Punkte solche abweichende Ansichten zwischen dem Vorsteher des III. Departements und den Bautechnikern geltend, daß wir uns entschlossen, bei Herrn Baurath Schwabe in Berlin, der Ihnen durch seinen frühern Bericht über die Lage des Rangir-Bahnhofes bekannt ist, ein Obergutachten einzuholen.

Herr Schwabe fand sich schon am 29. Februar hier ein. Nachdem wir die verschiedenen Differenzpunkte mit ihm diskutirt und seine Ansichten über die wünschbaren Veränderungen entgegengenommen hatten, arbeitete Herr Oberingenieur von Würthenau ein neues Projekt aus, das nebst den bezüglichen Zeichnungen und Akten Herrn Schwabe zur näheren Prüfung und Begutachtung nach Berlin gesandt wurde.

Aus seinem Gutachten, Beilage I., das am 17. April hier anlangte, ist mit Vergnügen wahrzunehmen, daß er sich in allen Theilen mit dem von Herrn Oberingenieur von Würthenau bearbeiteten Projekt III einverstanden erklärt und nur nach vier Richtungen Verbesserungen anregt, die bezüglich der sub 1 und 2

* 22.34
Catalog

bezeichneten Punkte bei dem heute vorliegenden Projekt ihre Berücksichtigung gefunden haben, bei Nr. 2, insoweit dies auf die Errichtung von zwei Zufahrtgeleisen zu den Lokomotivschuppen und die Einrichtung der Letztern Bezug hat.

Was den in Aussicht genommenen Lokomotivschuppen der Jurabahn anbelangt, so haben wir durch entsprechende Ausdehnung des Expropriationsgebietes Fürsorge für genügenden Raum in dem Dreieck zwischen Jurabahn und Centralbahn am Ostende des Bahnhofes getroffen. Nach Maßgabe von Artikel 5 des zwischen unserer Verwaltung und der Jurabahn-Direktion abgeschlossenen und beidseitig ratifizirten Vertrages vom 29. November und 5. Dezember 1872 über gemeinschaftliche Benützung des Bahnhofes Basel hat die Jurabahngesellschaft für Unterbringung ihrer Lokomotiven und Wagen und für Einrichtung ihrer Wasserstation selbstständig zu sorgen, so daß wir uns mit der Jurabahn wegen Ueberlassung betreffenden Bodens an sie zu verständigen haben werden.

Wir haben ebenso die sub Nr. 3 von Herrn Schwabe gewünschte Errichtung einer guten Verkehrsstraße in der Verlängerung der Nauenstraße bis zur St. Jakobsstraße in Aussicht genommen.

Herr Schwabe regt ferner die Erbauung von zwei weitern Straßen an, nämlich eine Ausfahrt vom Ostende des Rangirbahnhofes nach St. Jakob und eine direkte Straße von den Güterschuppen nach dem Kreuzungspunkt der Engel- und Birsstraße. Wir sehen uns indessen nicht veranlaßt dieser Anregung Folge zu geben, und auch in den sehr weit gehenden Forderungen der Regierung von Basel, auf welche wir später näher eintreten werden, wird dieser Straßenbauten nicht erwähnt.

Der kleine Weiler St. Jakob ist mit Rücksicht auf die geringe Zahl der Einwohner nicht bedeutend genug, um die Anlage einer besondern, mit namhaften Kosten verbundenen Güterstraße zu rechtfertigen, die überdies gegenüber der bereits bestehenden Straße eine ganz unbedeutende Abkürzung der Entfernung zu den Büreaux der Güterstation ermöglichen würde. Auch die Erbauung einer Verbindungsstraße nach dem Kreuzungspunkt der Engel- und Birsstraße muß zur Zeit als überflüssig erscheinen. Die benannten beiden Straßen sind noch gar nicht vorhanden, und wenn sie auch später in Folge der Stadtausdehnung gebaut werden, so hat die angeregte Verbindung für den Waarenverkehr nach der Stadt für so lange keine ernstliche Bedeutung, bis die Engelgasse ihre naturgemäße Verlängerung nach dem Innern der Stadt gefunden haben wird.

Herr Schwabe empfiehlt endlich als vierten und letzten Vorschlag die Herstellung einer Verbindung zwischen den Güterschuppen und den äußersten Bahnhofgeleisen durch Anlage eines Tunnels oder einer Brücke.

Bei seiner Anwesenheit in hier hat er sich über diesen Punkt nicht ausgesprochen, und unsere Techniker und Betriebsbeamten, welche inzwischen die Zweckmäßigkeit dieser Anlage geprüft haben, vermochten sich vom Werth derselben in keiner Weise zu überzeugen. Die im Rangirbahnhof beschäftigten Arbeiter werden jedenfalls nur in seltenen Fällen die sämmtlichen Geleise in der ganzen Breite des Bahnhofes zu überschreiten haben, so daß ein geschützter Weg nur dann wirklichen praktischen Werth haben könnte, wenn an verschiedenen Stellen Ausgänge errichtet würden. Diese Erwägung schließt die Ausführung der angeregten Verbindung vermittelst eines Tunnels aus, und die Herstellung einer Brücke kann jederzeit ohne Störung des Betriebes stattfinden, insofern die Nothwendigkeit derselben durch spätere Erfahrungen konstatirt wird.

Aus den bezeichneten Gründen fanden wir uns auch nicht veranlaßt, die Ausführung der beiden letztgenannten mit bedeutenden Kosten verbundenen Bauten in unser Projekt aufzunehmen.

Bezüglich der vorliegenden Pläne und übrigen Studienmaterialien verweisen wir auf den gedruckten Bericht des Bauoberingenieurs, (Beilage II), worin in ausführlicher Weise die Anlage und Einrichtungen dieses hochwichtigen und kostbaren Projektes erläutert werden. Indem wir uns in allen Theilen auf den Inhalt dieses Aktenstückes berufen, gehen wir zur Behandlung anderer, mit den beabsichtigten Bahnhofbauten zusammenhängenden Angelegenheiten über.

Es betrifft dies vorerst die Stellung, welche die Regierung des Kantons Baselstadt unsrer Verwaltung gegenüber eingenommen hat, und die Forderungen, welche dortseits an die Ausführung des Unternehmens geknüpft werden.

Der Abgeordnete der h. Regierung von Basel in Ihrer Behörde hat Ihnen bereits in Ihrer Sitzung vom 30. September 1873 bei Anlaß der Behandlung dieser Angelegenheit die bezeichneten Forderungen mündlich auseinandergesetzt.

Mit Schreiben vom 18. Oktober 1873 brachte uns die Regierung von Basel die Voraussetzungen zur Kenntniß, unter welchen sie ihre prinzipielle Zustimmung zur vorgeschlagenen Situirung der Anlage auf dem Wolf erklärt habe, nämlich:

1. Alle aus Anlaß der neuen Bahnhoflage sich ergebenden Straßenübergänge, inclusive des jetzigen Uebergangs über die St. Jakobsstraße, dürfen nicht im Niveau über die Straße geführt werden.
2. Ersatz von wenigstens zwei der jetzigen Niveau-Straßenübergänge im Elisabethenbahnhof durch andere geeignete Einrichtungen auf Kosten der Centralbahn.
3. Erstellung der erforderlichen Straßen auf Kosten der Centralbahn (gute und genügende Zufahrten zum Bahnhof — Verbindung von Mönchensteiner- und St. Jakobsstraße — Korrektion der St. Jakobsstraße — rc. rc. nach Ergebniß des definitiven Plans).
4. Berücksichtigung der Wünsche des hiesigen Handelsstandes, wie sie das Handelskollegium mit Gutachten vom 22. September formulirt hat (Lage der Büreaux möglichst nahe der Stadt — Miethlokale für Privaten im Bahnhof — Bahnbüreau im Innern der Stadt — Haltstelle bei dem Milchhäuslein — Fußgängersteg am Birsig-Viadukt.
5. Verlegung des Gottesackers auf dem Wolf gegen Ersatz der Kosten.
6. Verlegung des Petrollagerplatzes an einen geeigneteren Platz, als den zuerst vorgeschlagenen.
7. Ordnung der Lagerhäuserfrage, sofern diese auch verlegt werden.
8. Vorsorge für geeignete Lokale für Polizei- und andere staatliche Zwecke (u. A. Krankenzimmer).

Alles dieses unvorgreiflich weitern Begehren bei Vorlage des definitiven Planes.

Wir haben die gestellten Forderungen einer nähern Prüfung unterworfen und sind nun im Falle, Ihnen darüber unser bezügliches Gutachten nebst Anträgen vorzulegen.

Ad 1 und 2 haben wir zu bemerken, daß unser vorliegendes mit IV a bezeichnetes Projekt sowohl eine Verlegung der Centralbahn, vom Personenbahnhof bis zur Ueberfahrt der Muttenzerstraße jenseits der Birs, als der Verbindungsbahn von der Gellertbrücke bis zur Bruderholzstraße und die Einführung von 8 Geleisen in den Personenbahnhof statt der bisherigen 3, eventuell 4, in Aussicht nimmt; dadurch wird der bisherige Niveauübergang der St. Jakobsstraße eingehen, und für die Straße zu den Güterschuppen sind verschiedene unter den Bahngeleisen hindurchgehende Zufahrten und für die Bruderholzstraße eine Ueberbrückung der Bahn vorgesehen; die Verbindungsbahn der beiden Bahnhöfe soll vermittelst einer Brücke über die St. Jakobsstraße geführt und letztere zu diesem Zwecke einer Korrektion unterworfen werden. Durch diese Dispositionen wird den sub 1 und 2 gestellten Begehren größtentheils entsprochen und es bleibt uns nur noch zu untersuchen übrig, ob dem Verlangen nach Beseitigung eines zweiten Niveauüberganges im Personenbahnhof könne entsprochen werden. Obwohl wir heute noch an der bei verschiedenen Anlässen ausgesprochenen Ueberzeugung festhalten, wonach für unsere Verwaltung eine rechtliche Pflicht zur Beseitigung der Niveauübergänge nicht besteht, so erscheint es uns gleichwohl angemessen, den rechtlichen Standpunkt nicht unbedingt und bis zu den äußersten Konsequenzen festzuhalten, sondern durch williges Entgegenkommen das Mögliche zur gütlichen Erledigung der bestehenden Anstände und Herstellung guter Beziehungen beizutragen.

Demgemäß ersuchen wir Sie um Ermächtigung zur Unterhandlung mit der Regierung von Baselstadt über Ersetzung des Niveauüberganges der St. Margarethenstraße durch eine Durchfahrt, insofern die Aufhebung des Heumattüberganges zugestanden wird.

Ueber die unter Nr. 3 gestellten Forderungen haben wir uns bereits an anderer Stelle ausgesprochen. Ein Blick auf den vorliegenden Plan wird Ihnen sogleich klar machen, daß durch die in Aussicht genommene Verlängerung der Nauenstraße bis zur St. Jakobsstraße, die Anlage einer besondern Güterstraße zwischen den Güterschuppen mit Durchfahrten unter den Geleisen, und die allenfalls nöthige Verbesserung der St. Jakobsstraße in umfassender und ausreichender Weise für den Lokalgüterverkehr Vorsorge getroffen ist.

Auch bezüglich der sub 4 zur Berücksichtigung empfohlenen Wünsche des Basler Handelsstandes beantragen wir möglichstes Entgegenkommen durch Errichtung der Bahnhofbüreaux in möglichster Nähe der Stadt, von Miethslokalen für Privaten im Bahnhof, und eines Bahnbüreau im Innern der Stadt, letz-

tere zwei Zugeständnisse allerdings mit dem Vorbehalt, daß sich dafür ein wirkliches Bedürfniß geltend mache und dießfalls der Bahnverwaltung jederzeit freie Verfügung vorbehalten bleibe.

Dagegen beantragen wir auf die verlangte Errichtung einer Station beim Milchhäuslein und eines Fußgängersteges über den Birsig-Viadukt nicht einzutreten. Wir haben beide Forderungen technisch und vom Standpunkt des Betriebes näher untersuchen lassen, wobei sich Folgendes ergeben hat:

Die Bahn vom Liesbüchel bis zur Allschwylerstraße liegt der ganzen Länge nach in einer Steigung von 9.64 ‰. Die beim Bahnbetrieb gemachten vielfachen Erfahrungen schließen jedoch Haltstellen auf Rampen von mehr als 5 ‰ unbedingt aus, und es müßte demnach für die verlangte Haltstelle eine horizontale Bahnstrecke von wenigstens 1000′ Länge hergestellt werden, welche eine Höherlegung des Bahnvisirs um 9.64′ auf eine Länge von 5200′ bedingen würde, eine Arbeit, welche den Bahnbetrieb in bedenklicher Weise belästigen müßte.

Die Kosten dieser Anlage würden sich nach der bei den Akten liegenden, unseres Erachtens zu tief gehaltenen Kostenberechnung auf die Summe von Fr. 595,000 für eine einfache Haltstelle, und auf Fr. 715,000 für die Herstellung einer Bahnstation mit Güterschuppen und nöthigen Geleisen belaufen. Es würde diese Einrichtung überdies eine Komplikation der Grenzzollverhältnisse zur Folge haben, so daß voraussichtlich die elsässischen Behörden sich mit allem Nachdruck der Ausführung dieses Projektes widersetzen würden.

Die Herstellung eines Fußweges über den Viadukt des Birsigthales als Fortsetzung des Ringweges bis zum Personenbahnhof hätte bei Erbauung der Bahn wohl eine etwelche Vermehrung der Anlagekosten, aber keine besondern Schwierigkeiten verursacht. Heute würde diese Arbeit bedeutende bauliche Veränderungen am Viadukt und eine Ausgabe von Fr. 110,000 erfordern. Wir wollen zwar die Wünschbarkeit einer bequemen Verbindung der beiden durch das Birsigthal getrennten Stadtquartiere nicht in Abrede stellen, und demgemäß auch keine Einsprache erheben, wenn die städtischen Behörden diesen Fußweg herstellen wollen, insofern dabei keine Gefährden für den Bahnbetrieb und unsern Personenbahnhof in Betracht fallen.

Dagegen vermögen wir nicht einzusehen, mit welchem Rechtstitel man unsere Gesellschaft zur Herstellung und Bezahlung der benannten beiden Bauten verhalten könnte, da weder beim Einen noch dem Andern ein Zusammenhang mit dem projetirten Rangir-Güterbahnhof besteht. Die blose Verweisung auf die bezeichneten thatsächlichen Verhältnisse dürfte genügen, um das Nichteintreten auf diese Forderungen zu begründen.

Wie der vorliegende Plan zeigt, muß allerdings der größere Theil des Gottesackers auf dem Wolf für den Rangirbahnhof beansprucht werden, so daß die Pflicht unserer Verwaltung für angemessenen Ersatz des entstehenden Schadens nicht in Abrede gestellt werden kann. Ueber das einzuschlagende Verfahren und die Ermittlung des Schadens enthält das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeiten zur Abtretung von Privatrechten die erforderlichen Bestimmungen. Es muß demnach den Behörden von Basel überlassen werden, ihre Forderungen bei Anlaß der Planauflage anzubringen.

Wir haben eine Forderung ähnlicher Art, welche die Regierung des Kantons Baselland, Namens der Gemeinde Muttenz an die Verlegung des Birsüberganges knüpfen wollte, auf die Zeit verwiesen, in welcher dortseits die Katasterpläne zur öffentlichen Auflage gelangen werden.

Dem sub Nr. 6 gestellten Begehren der Regierung von Basel ist, wie der Plan zeigt, durch Verlegung des Petrollagerplatzes außerhalb des Bahnhofes und an eine für Abfuhr möglichst vortheilhafte Stelle in vollem Maaße Genüge geschehen.

Die siebente Forderung könnte für einmal als bedeutungslos dahin fallen, indem derzeit keine Verlegung der Lagerhäuser beabsichtigt wird. Da jedoch mit der Zeit eine Versetzung derselben in den neuen Güterbahnhof nothwendig werden dürfte, so wird es angemessen sein, schon jetzt bei den bevorstehenden Verhandlungen die Zustimmung der Regierung auszuwirken, daß die Lagerhäuser zu im Uebrigen vertragsmäßiger Verwendung in den Güterbahnhof versetzt werden dürfen.

Das achte und letzte Begehren der Regierung um Fürsorge für geeignete Lokale zu polizeilichen und andern staatlichen Zwecken bezieht sich auf den Personenbahnhof und gehört somit nicht hieher. Wir glauben, es könne sowohl aus lokalen Gründen, als auch der Konsequenzen wegen nicht darauf eingetreten werden. Den bestehenden bezüglichen Konzessionsbestimmungen sind wir bis anhin in vollstem Maße nachgekommen.

Als ein ganz bedeutendes und opfervolles Zugeständniß muß endlich auch die unsererseits beabsichtigte, an anderer Stelle bereits erwähnte Außerbetriebsetzung der alten Bahn von der Delsbergbrücke bis zur Birsfeld-Muttenzstraße jenseits der Birs in Betracht fallen. Wenn auch in erster Linie die Verlegung des Birsüberganges und der Verbindungsbahn mit Rücksicht auf einen möglichst rationellen Betrieb des Rangir- und Güterdienstes für sämmtliche in unsern Bahnhof einmündende Bahnen projektirt wurde, so wollen wir anderseits nicht verschweigen, daß mit Eröffnung der neuen Bahn unsere alte Linie nicht unbedingt überflüssig wird. In dieser Beziehung sind in letzter Zeit im Direktorium vom Betriebsstandpunkte aus ernste Bedenken gegen die Außerbetriebsetzung der alten Linien erhoben worden Dabei wurde namentlich die Ansicht ausgesprochen, es dürfte, wenn einmal 3 Bahnen von Osten her einmünden eine doppelspurige Bahn zwischen Basel und Pratteln nicht mehr genügen, für welchen Fall es angezeigt erscheine, die alte Bahn für den Personenverkehr beizubehalten und die neue Linie ausschließlich dem Güterverkehr zu reserviren. Nach diesem Vorschlag könnte auch die Verbindungsbahn in ihrem gegenwärtigen Bestand belassen und die zu deren theilweisen Verlegung in Aussicht genommene Ausgabe von Fr. 476,000. — erspart werden. Wenn wir Ihnen entgegen diesen Bedenken, deren Berechtigung wir nicht in Abrede stellen wollen, dennoch die Außerbetriebsetzung der alten Linie auf den Zeitpunkt der gänzlichen Vollendung des Rangir- und Güterbahnhofes und der damit zusammenhängenden Bauten in Vorschlag bringen, so lassen wir uns dabei nebst der im Berichte des Oberingenieurs in technischer Beziehung angebrachten Begründung noch durch folgende Erwägungen leiten:

Mit dem Beibehalten der alten Linie wird es nicht möglich, den gegenwärtigen Niveauübergang der St. Jakobstraße zu beseitigen und die Zufahrtsstraße zu den Güterschuppen zu überbrücken. Es würden demnach zu dem bereits bestehenden Uebergang der St. Jakobstraße noch die Niveauübergänge der Güterstraße im Bahnhof kommen, was mit Rücksicht auf den künftigen bedeutenden Verkehr als ein großer Uebelstand müßte bezeichnet werden.

Die Regierung des Kantons Baselstadt hat auch in ihrem an den schweizerischen Bundesrath gerichteten Memorial vom 8. November 1873 die Uebelstände der vorhandenen Niveauübergänge und die Nachtheile unserer Bahnanlagen für die Entwicklung der Stadt mit so düsteren Farben ausgemalt, daß mit Sicherheit anzunehmen ist, sie werde sich mit allen zu Gebote stehenden Mitteln dem Fortbetrieb der alten Bahn widersetzen. Sie wird dies mit umsomehr Aussicht auf Erfolg thun können, als wir mit Zuschrift vom 25. Februar 1873 an Bürgermeister und Rath des Kantons Baselstadt ausdrücklich die theilweise Verlegung der Verbindungsbahn und die Beseitigung des gegenwärtigen Niveauüberganges der St. Jakobstraße in Aussicht gestellt haben. Diese Zuschrift wurde Ihnen s. Z. als vorläufiges Programm des Direktoriums über den Bau des Rangirbahnhofs gedruckt zugestellt und kann, da bei den darauffolgenden Berathungen der Angelegenheit keine Einsprache dagegen erfolgt ist, als von Ihrer Seite genehmigt betrachtet werden.

Auch Baurath Schwabe in Berlin widerlegt in seinem Gutachten vom 7. August 1873 (pag. 17) über den Rangir- und Güterbahnhof zu Basel eine der Haupteinwendungen gegen die Wahl des Bauplatzes Wolf mit der Hinweisung auf die Kassirung der alten Linie. Nach diesen Ausführungen muß die Frage, ob mit der Vollendung des Rangirbahnhofes und des neuen Birsüberganges die alte Linie noch fortbetrieben werden soll, als in verneinendem Sinne entschieden betrachtet werden.

Nachdem wir Ihnen unsere Stellung gegenüber den gestellten Forderungen auseinandergesetzt haben, geben wir die Würdigung der Angelegenheit ihrem gutfindenden Ermessen anheim. Wir glauben mit den beantragten mehrfachen opfervollen Zugeständnissen bis zur äußersten Grenze vorgerückt zu sein und mit voller Beruhigung einer weitern Erörterung der gestellten Begehren von den kompetenten Bundesbehörden entgegensehen zu dürfen, wenn die Regierung von Baselstadt mit unsern Vorschlägen nicht einverstanden sein sollte.

Es bleibt uns noch übrig, Ihnen in Kürze das weitere Verfahren anzudeuten, welches wir nach einmal erfolgter Genehmigung der Pläne durch Ihre Behörde einzuschlagen gedenken.

Wir werden mit thunlichster Beförderung die Kataster- und definitiven Baupläne anfertigen lassen und erstere vorschriftsmäßig in Basel und Muttenz auflegen, letztere dem schweizerischen Bundesrathe zur Prüfung und Genehmigung zusenden. Die Regierung von Basel wird alsdann gemäß Artikel 14, lemma 3 des Bundesgesetzes vom 23. December 1872 Gelegenheit erhalten, die Interessen der Stadt Basel geltend zu machen.

Da die von dieser Seite erhobenen Ansprüche bereits mitgetheilt, von unserer Seite behandelt und begutachtet wurden, so dürfte der Entscheid des Bundesrathes über die Baupläne, auch wenn noch weitere Erörterungen über einzelne der gestellten Begehren stattfinden sollten, so frühzeitig zu gewärtigen sein, um noch im Laufe dieses Jahres die Bauarbeiten in Angriff nehmen zu können.

Es sind nun allerdings die Verwaltungen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Bötzbergbahn, mit welchen unsere Gesellschaft Verträge über gemeinschaftliche Benutzung des Bahnhofes Basel abgeschlossen hat, berechtigt, ihre Ansichten über Neubauten im Bahnhof Basel auszusprechen, welchen wir soweit dies immer thunlich erscheint, Rechnung zu tragen haben.

Für die Jurabahn, zu welcher wir in ähnlichem Vertragsverhältnisse stehen, tritt diese Berechtigung erst mit dem Zeitpunkte ein, in welchem der Betrieb ihrer Linie von und nach dem Bahnhofe Basel eröffnet wird, und über die theilweise Verlegung der Verbindungsbahn ist die Zustimmung der badischen Bahnverwaltnng erforderlich, welche im Prinzip bereits ertheilt wurde.

Es ergibt sich daraus, daß die Pläne des Rangir- und Güterbahnhofes beiden erstgenannten Bahnverwaltungen zur Einsicht und Rückäußerung mitzutheilen sind, bevor die Bauarbeiten beginnen können. Da indessen bei der Bearbeitung des vorliegenden Planes die Verhältnisse und Bedürfnisse aller einmündenden Bahnen einläßlich geprüft wurden und alle nur mögliche Berücksichtigung gefunden haben, so glauben wir voraussetzen zu dürfen, daß von keiner Seite ernstliche Anstände erhoben oder Abänderungsvorschläge von Belang eingereicht werden.

Die Ausführung sämmtlicher hier in Betracht fallenden Bauten wird zwar, wie der bei den Akten liegende generelle Voranschlag zeigt, die enorme Summe von Fr. 10,250,000 in Anspruch nehmen, die bis zum Betrag von Fr. 9,070,000 in einem Zeitraum von circa 3 Jahren zu verausgaben sein wird. Die zur Gleichstellung beider Summen noch fehlenden Fr. 1,180,000 betreffen Bauarbeiten, die zwar im generellen Voranschlag enthalten, jedoch erst nach und nach bei eintretendem Bedürfniß auszuführen sind, wofür jeweilen die erforderlichen Kredite bei Ihnen einzuholen wären.

Auf den eigentlichen Rangir- und Güterbahnhof nebst den nöthigen Veränderungen im Personenbahnhof und Straßenbauten entfallen	Fr. 7,198,000
auf den neuen Birsübergang	„ 1,396,000
auf die Verlegung der Verbindungsbahn	„ 476,000
Summa wie oben	Fr. 9,070,000

Mit Posten Nr. 1 ist der Baukonto zu belasten, während die beiden übrigen Bauwerke nur in beschränkter Weise eine Werthvermehrung involviren, und demnach größtentheils auf Betriebsrechnung gesetzt werden müssen.

Ueber die bezügliche Repartirung zwischen Bau- und Betriebsrechnung werden wir Ihnen s. Z. Vorschläge einreichen.

Für die Beschaffung des gesammten Baukapitals hat unsere Gesellschaft einzig aufzukommen, indem die übrigen einmündenden Bahnen vertragsgemäß nur an der Verzinsung des Anlagekapitals, sowie an den Kosten für Unterhalt und Betrieb zu participiren haben.

Aus dem umfangreichen Studienmaterial haben wir die Ueberzeugung gewonnen, daß an vorliegendem Projekt keine Abstriche gemacht werden können, wenn den Bedürfnissen des Verkehrs auf längere Zeit genügt werden soll Allfallsige weitere Studien würden an diesem Resultat wenig zu ändern vermögen, wohl aber müßte eine weitere Verschiebung des Entscheides die peinlichsten Verlegenheiten für den Betrieb herbeiführen. Schon gegenwärtig genügen die vorhandenen Bahnhofeinrichtungen nur sehr nothdürftig den Verkehrsbedürfnissen, und ein namhafter Theil der in letzter Zeit vorgekommenen Unregelmäßigkeiten und Unfälle lassen sich auf den ungenügenden Raum im Bahnhof zurückführen. Wir sahen uns auch bald nach Eröffnung der Verbindungsbahn zur direkten Einführung derselben in den Personenbahnhof und zu provisorischen Geleiseanlagen zwischen Bruderholz- und Mönchensteinerstraße genöthigt.

Im Frühling 1875 wird der Bahnhofverkehr in Folge der auf diesen Zeitpunkt in Aussicht stehenden Einmündung der Bötzberg- und Jurabahn so bedeutende Dimensionen annehmen, daß dannzumal die gegenwärtigen Einrichtungen sich als absolut ungenügend herausstellen und eine beispiellose Verwirrung und Stockung im Bahnverkehr veranlassen werden, wenn nicht bis dorthin verschiedene Einrichtungen des Rangirbahnhofes in betriebsfähigen Stand gesetzt werden können

Endlich haben wir noch zu bemerken, daß die Direktion der Jurabahn schon im Monat Oktober 1873 an uns das Gesuch um Bezeichnung des Anschlusses an den Rangirbahnhof richtete, da sie vorher das Endstück ihrer Bahn auf Baselstädtischem Gebiet nicht in Angriff nehmen könne. Wir haben die möglichste Beförderung der Studienarbeiten zugesichert und unserseits auch in der That nichts versäumt, um die Angelegenheit vorwärts zu bringen. Sie werden sich auch aus dem vor Ihnen liegenden Studienmaterial überzeugen, daß die eingetretene Verzögerung in der hohen Wichtigkeit und dem Umfang dieses Bauwerkes, sowie in den vorhandenen vielfachen Schwierigkeiten, ihre volle Begründung findet.

Wir sind am Schlusse unserer Berichterstattung angelangt und beantragen:

1. Den vorliegenden Plan zu genehmigen und das Direktorium mit den weitern Vollzugsmaßnahmen zu beauftragen.
2. Unsern Vorschlägen bezüglich der von Seite der Regierung von Baselstadt gestellten Forderungen beizustimmen.

Direktorium der schweizerischen Centralbahn.

Beilagen:

I. Gutachten von Baurath Schwabe vom 13. April 1874.
II. Bericht des Bauoberingenieurs.
III. Vorprojekte des Rangir- und Güterbahnhofes, bezeichnet mit I, I a, II. III. III a und IV.
IV. Ausgearbeitetes zur Genehmigung empfohlenes Projekt IV a.

Beilage I.

Gutachten

über die

Anlage eines Rangir- und Güter-Bahnhofes auf dem Felde „Wolf"

bei Basel.



Berlin, den 13. April 1874.

In Folge Ersuchens des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn beehre ich mich, in Nachstehendem mein Gutachten über die verschiedenen Projekte für die Anlage eines Rangir- und Güterbahnhofes auf dem Felde Wolf ganz ergebenst abzugeben.

Projekt I

mit gemeinsamer Durchführung der Personen- und Güterzuggeleise der Verbindungsbahn, Centralbahn und Jurabahn durch den Rangirbahnhof und Theilung der drei Linien am Ende desselben.

Wie ich schon in der Conferenz mit dem Direktorium vorgetragen habe, erfüllt das Projekt I die Bedingungen des Programmes insofern vollständig, als die Zahl und Länge der angenommenen Geleise allen und zwar den weitgehendsten Anforderungen des Verkehres genügen und damit auch gleichzeitig der Nachweis geführt sein wird, daß für die Anlage des Rangir- und Güterbahnhofes die vollständige Inanspruchnahme des neuen Gottesackers und die Verlegung desselben nach einer andern Stelle nicht zu umgehen ist.

Dagegen läßt das Projekt leicht erkennen, daß, ungeachtet der außerordentlichen Anzahl von im Ganzen 38 parallelen Geleisen vor den Güterschuppen, nur 10 Geleise, unter denen überdieß die 5 Hauptgeleise sich befinden, von beiden Enden des Bahnhofs — vom Centralbahnhofe und von St. Jakob her — gleichmäßig zugänglich sind, während die Geleise Nr. 11 bis 27 für die Züge der Badischen Verbindungsbahn, der Central- und Jurabahn nur durch mehrfache, schwierige und die Sicherheit des Betriebes gefährdende Hin- und Herbewegungen nutzbar gemacht werden können.

Der Nachtheil dieser Anordnung wird noch dadurch erhöht, daß auch die Ein- und Ausfahrt der Elsaß-Lothringischen Güterzüge vom Centralbahnhofe aus nur schwierig ist, daß beispielsweise der ganze Verkehr nach den Geleisen 20 bis 44 a, sowie der Zugang nach der Lokomotivremise durch eine einzige Weiche bei i vermittelt und daher durch eine Bewegung für alle übrigen Fahrten von Rangirzügen und Maschinen gesperrt wird.

Wenn es hiernach keiner weitern Begründung bedürfen wird, daß es unmöglich ist, die große Anzahl von Geleisen für den Betrieb nutzbar zu machen und daß die Ein- und Ausfahrt der Güterzüge, sowie der gesammte Rangirdienst, der überdieß noch auf einer Seite in sehr stark gekrümmten Geleisen ausgeführt werden soll, sehr erschwert ist, so ergibt sich dadurch die Nothwendigkeit, zur Beseitigung der genannten Mißstände das Projekt I einer Modifikation zu unterwerfen.

Projekt II

mit Einführung der Badischen Verbindungsbahn unter der Centralbahn hindurch, zwischen derselben und der Jurabahn in den projektirten Rangirbahnhof.

In diesem mir mit dem geehrten Schreiben vom 17. v. M. übersandten Projekt II sind die im Vorstehenden erwähnten Mängel fast vollständig vermieden, dagegen entstehen allerdings durch die veränderte Einführung der Badischen Verbindungsbahn, wie in dem vorgenannten Schreiben mit Recht hervorgehoben ist, außer der größeren Länge von 0,5 Kilometer so erhebliche Mehrkosten in Folge der theilweisen Führung der Linie durch das Birsthal, und diese Schwierigkeiten lassen sich auch bei der Ungunst der Terrain-Verhältnisse so wenig mildern, oder es treten z. B. bei einer Führung der Badischen Verbindungsbahn vor St. Jakob und dann unter der Centralbahn hindurch wieder andere nicht minder große Uebelstände hervor, daß die dem Projekt II zu Grunde liegende Kombination sich als nicht geeignet für die Ausführung zeigt.

Projekt III

mit getrennter Einführung der Badischen Verbindungsbahn.

Bei diesem Projekt sind die Schwierigkeiten, mit welchen in dem Projekt II die Anlage der Badischen Verbindungsbahn verknüpft war, dadurch beseitigt, daß dieselbe mittelst einer besonderen Linie zwischen der Straße nach St. Jakob und den projektirten Lagerplätzen bis zur Ueberführung des Mönchensteiner Weges fortgeführt ist und erst von hier aus in unmittelbarer Verbindung mit den übrigen Geleisen in den Centralbahn-Bahnhof einmündet.

Durch diese Idee, auf welche auch schon bei meiner Anwesenheit in Basel von mir hingedeutet wurde, wird die Lösung der ganzen Aufgabe wesentlich erleichtert.

Unter der wohl richtigen Voraussetzung, daß alle Züge mit Personenbeförderung, welche auf der Badischen Verbindungsbahn verkehren, an dem östlich vom Empfangsgebäude gelegenen Seitenperron an- und abfahren, können bei dieser getrennten Einführung der Badischen Verbindungsbahn alle Züge derselben unbehindert ein- und ausfahren, ohne die für die Züge der übrigen Bahnen bestimmten Geleise zu berühren, und mit deren Zügen in irgend welchen Konflikt zu kommen. Dadurch wird eine wesentliche Vereinfachung des Betriebes gewonnen, die mit Rücksicht darauf, daß immerhin noch drei Bahn-Verwaltungen an der gemeinschaftlichen Benutzung der Bahnhofsanlagen in Basel betheiligt sind, um so mehr zu schätzen ist, als sich durch die neben den Hauptgeleisen der Badischen Verbindungsbahn projektirten Nebengeleise die Mitbenutzung derselben an dem Bahnhof Basel auch in Betreff des Güterverkehrs sehr einfach gestaltet.

Werden diese Nebengeleise nämlich in der Weise als Uebergabegeleise verwendet, daß 1 bis 2 von diesen Geleisen zur Aufstellung der von Baden angekommenen und 1 bis 2 Geleise für die nach Baden bestimmten Güterzüge benutzt werden, und findet die gegenseitige Uebergabe der Güterzüge in unrangirtem Zustande statt, so würden die Badischen Lokomotiven und Züge nur allein auf die vorgenannten Geleise zu beschränken und von jeder Mitbenutzung der übrigen Bahnhofsgeleise auszuschließen sein.

Durch die vorerwähnten Uebergabegeleise, für welche bei der gegenwärtigen Ausdehnung des Verkehrs wohl zwei Geleise genügen dürften, wird der Raum für die Lagerplätze einigermaßen beinträchtigt. Ist dieser Raum auch bei einer nutzbaren Breite von circa 2.22,5 = 45 m. und circa 600 m. Länge sehr ausreichend und weit über das gegenwärtige Bedürfniß bemessen, so scheint es doch eines Versuches werth, ob nicht durch eine, der St. Jakobsstraße mehr parallele Lage der Uebergabegeleise der für die Lagerplätze bestimmte Raum noch vergrößert und die weitere projektirte Verlegung der Badischen Verbindungsbahn noch günstiger gestaltet werden kann.

Da es allen Anforderungen des Betriebes am meisten entsprochen haben würde, wenn die Personenzüge der Centralbahn in gleicher Weise, wie dies in dem Projekt III in Betreff der Personenzüge der Badischen Verbindungsbahn angenommen ist, ebenfalls an der Nordseite des projektirten Rangirbahnhofes und neben den Badischen Personengeleisen in den Centralbahnhof eingeführt und die Güterzüge der Badischen Bahn unter den Personengeleisen der Centralbahn hindurch nach dem neuen Güterbahnhof angeordnet worden wären, weil nur auf diese Weise die Personengeleise der Centralbahn von einer Kreuzung der Güterzüge der

Reichsbahnen und der Jurabahn freigehalten werden können, so habe ich verschiedene Versuche zur Erreichung dieses Zieles machen lassen. Aber alle Kombinationen sind an den ungünstigen Steigungs- und Krümmungs-Verhältnissen der Badischen Verbindungsbahn, sowie nicht minder an der ebenso ungünstigen Lage des Terrains und der Gebäude bei St. Jakob gescheitert.

Sofern daher nicht etwa durch weitere spezielle Studien ein Weg zur Lösung des vorerwähnten Problems gefunden wird, was jedoch, soweit es auf Grund des vorliegenden Materials zu beurtheilen ist, sehr zweifelhaft erscheint, wird das Projekt III in seiner Gesammt-Auffassung als der beste Ausweg aus den vorhandenen zahlreichen und großen Schwierigkeiten anzusehen sein, und kann dasselbe daher für die Ausführung empfohlen werden.

Von den Ausstellungen, welche im Uebrigen noch gegen das Projekt III erhoben werden können, ist wohl anzunehmen, daß sie bei der speziellen Bearbeitung des Projektes ihre Erledigung finden werden. In dieser Beziehung ist nämlich noch Folgendes zu bemerken:

1. Für die bei Projekt I inmitten der Güterschuppen angeordneten vier Gebäude für die Güterexpeditionen, Kasse ꝛc., welche zweckmäßig am Eingange des Güterbahnhofes in einem Gebäude zu vereinigen sein werden, ist in dem Projekt III kein Bauplatz angegeben.

2. Es empfiehlt sich ferner für die beiden Lokomotivschuppen, welche dem Anschein nach auf eine größere Anzahl von Ständen berechnet sind, wenn irgend thunlich zwei Zugangsgeleise anzuordnen, damit bei etwaiger Sperrung des einen Geleises immer noch ein zweites Geleis vorhanden ist, auch bei regelmäßigem Betriebe die Ein- und Ausfahrt der Lokomotiven erleichtert wird.

Außerdem ist es wohl selbstverständlich, daß jeder der beiden Lokomotivschuppen mit einer Wasserstation, mit einer Schmiede für kleinere Reparaturen, sowie mit hinreichenden Räumen für einen Werkmeister und für den Aufenthalt des Lokomotivpersonals bei Tage und bei Nacht verbunden ist.

Auch dürfte wohl zu erwägen sein, ob es nicht zweckmäßig ist, für die Lokomotiven der Jurabahn einen besondern Schuppen in dem Dreieck zwischen Jurabahn und Centralbahn an der Ostseite des Bahnhofs anzulegen.

3. Bei dem Umfange des Verkehrs, der Ausdehnung des Güterbahnhofs und der entfernten Lage desselben von dem Centrum von Basel erscheint es von besonderer Wichtigkeit, den Güterbahnhof von der Stadt aus leicht zugänglich zu machen. Es dürfte daher zu erwägen sein, ob nicht eine bessere Verbindung mit der obern Stadt etwa in der Richtung der verlängerten Rauenstraße, eine Entlastung der St. Jakobsstraße und bequeme Verbindung mit der untern Stadt durch eine direkte Straße nach dem Kreuzungspunkt der Engel- und Birsstraße, und eine Ausfahrt in der Richtung nach St. Jakob zwischen dem an der Ostseite des Bahnhofs projektirten Lokomotivschuppen und der Badischen Verbindungsbahn herzustellen ist.

4. Für den gefahrlosen Verkehr des Bahnhofpersonals erscheint eine Verbindung zwischen den Güterschuppen und den übrigen Bahnhofgeleisen, sei dieß durch einen Tunnel oder eine Brücke über den Geleisen, erforderlich.

Schwabe,

Regierungs- und Baurath, Mitglied der Kgl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Beilage II.

Rangirbahnhof in Basel.

Bericht des Oberingenieurs

zum Projekt,

welches dem Verwaltungsrath vorgelegt werden soll.

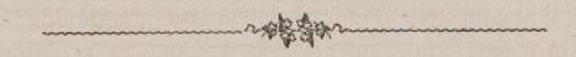


Bericht des Bauoberingenieurs

zum

Projekt eines Rangir- und Güterbahnhofs

auf dem Felde Wolf.



Die Bearbeitung eines nach allen Seiten hin befriedigenden Entwurfs für den zur Erweiterung und Ergänzung des bestehenden Centralbahnhofs in Basel herzustellenden Rangir- und Güterbahnhof auf dem Felde Wolf ist zweifelsohne eine Aufgabe, deren Lösung durch einige nicht gewöhnliche Verhältnisse erschwert wird.

Es sind Bedingungen so vielfacher Art, über die Placirung der zahlreichen Gebäulichkeiten, wie der Güterschuppen, Bureaux, Lokomotivremisen, des Petroleumkellers, über die Anlage der Zufahrtswege, über die Gefäll- und Richtungsverhältnisse der einmündenden Bahnen 2c. gestellt, daß es anfänglich kaum möglich schien, allen diesen Anforderungen genügen zu können und daß erst längere Studien, sowie die Aufzeichnung einer ganzen Reihe von Entwürfen allmählig zu einem entsprechenden Resultate führten.

In wie weit es gelungen ist, mit dem Project, welches dem Tit. Verwaltungsrath zur Genehmigung empfohlen wird, die erwähnten Hindernisse zu beseitigen und das Ziel einer möglichst vollkommenen Erfüllung aller gegebenen Bedingungen zu erreichen, sollen die nachfolgenden Erläuterungen und Auseinandersetzungen zeigen.

Die Wahl des Platzes für die Ausführung der betreffenden Bahnhofanlage wird im vorliegenden Bericht nicht eingehend erörtert werden, da gegenwärtig kein Zweifel mehr über die Richtigkeit der getroffenen Wahl auf dem Felde Wolf bestehen dürfte.

Der Hauptsache nach waren die Studien über die Lage des betreffenden Bahnhofs schon vor meinem Diensteintritt bei der schweizerischen Centralbahn vorgenommen und Sachverständige zur Untersuchung berufen, welche ihre gänzlich von einander unabhängigen Gutachten gleichmäßig zu Gunsten des Feldes Wolf abgegeben haben. Ich kann meinen Bericht bezüglich des für den Rangirbahnhof bestimmten Platzes demgemäß auf wenige Bemerkungen beschränken.

Zunächst erlaube ich mir hervorzuheben, daß auch ich mich nach sorgfältiger Erwägung und Prüfung aller einschlägigen Verhältnisse der Ansicht der Sachverständigen anschließen muß, da das Feld Wolf allen Anforderungen, die für den fraglichen Zweck an dasselbe zu stellen sind, im Ganzen sicher besser entspricht als jeder der übrigen Plätze, welche etwa noch in Betracht gezogen werden können.

Dagegen läßt sich allerdings nicht in Abrede stellen, daß auch das Feld Wolf nicht in der vollkommensten Weise für die beabsichtigte große Bahnhofanlage geeignet erscheint, daß dasselbe sogar einen wesentlichen, die Projectirung des betreffenden Baues sehr erschwerenden Uebelstand zeigt, nämlich die geringe Längenausdehnung des disponiblen Platzes im Verhältniß zur erforderlichen und in der That auch vorhandenen Breite, sofern der neue Gottesacker der Bahnhofanlage zum Opfer gebracht wird. Der Verlauf der Projektirungs-Arbeiten hat jedoch das Ergebniß geliefert, daß die Schwierigkeiten, welche aus der

beschränkten Länge des Feldes Wolf resultiren, nicht unüberwindlich sind, während alle übrigen für den Rangirbahnhof in Vorschlag gebrachten Lokalitäten Mängel zeigen, die weit schwerer ins Gewicht fallen, als der beim Wolf erwähnte Mißstand, wie dies in dem Gutachten der Sachverständigen des Nähern auseinander gesetzt ist.

Endlich möchte ich nur noch auf drei Hauptvortheile des Feldes Wolf für den fraglichen Zweck aufmerksam machen, die für sich allein schon die getroffene Wahl vollkommen rechtfertigen würden.

Erstens kann die Höhe des zukünftigen Rangirbahnhofes auf dem erwähnten Territorium der Art angenommen werden, daß eine spätere, angemessene Tieferlegung des bestehenden Centralbahnhofs, wenn diese über kurz oder lange nöthig fallen sollte, ermöglicht wird, ohne daß die jetzige Ausführung des Rangirbahnhofs in der genannten günstigen Höhenlage besondere Kosten veranlaßt und ohne daß die zeitweilige Höhendifferenz der beiden Bahnhöfe irgend welche nennenswerthe Inconvenienzen im Gefolge hätte.

Zweitens ist es thunlich, sowohl die Centralbahn als die Verbindungsbahn und die Jurabahn auf einer und derselben Seite in den projektirten Rangirbahnhof einzuleiten. Durch diese Disposition können aber für die drei genannten Bahnen viele gemeinschaftliche Einrichtungen erstellt werden, die eben so sehr zur Verminderung der Kosten beitragen werden, als sie für den Betrieb günstig sein dürften.

Schließlich sehe ich es als einen äußerst wichtigen und nicht zu unterschätzenden Vorzug des Feldes Wolf an, daß eine dortige Bahnhofanlage zwischen der Mönchensteinerstraße und St. Jakob nicht einen einzigen bestehenden Weg berühren würde.

Wenn nunmehr der Platz für den Rangirbahnhof der Hauptsache nach als festgesetzt angesehen werden kann, so wird es sich in zweiter Linie um die beste Ausnützung desselben für den betreffenden Zweck, respektive um die Aufstellung des Projektes selbst handeln.

In den nachfolgenden Erläuterungen sollen die Motive näher bezeichnet werden, welche mich bei der Bearbeitung des fraglichen Entwurfs geleitet haben.

Bei größern Rangir- und Güterbahnhöfen wird man die Geleiseanlagen im Allgemeinen am zweckmäßigsten etwa in folgender Weise gruppiren.

I. Gruppe. Geleise, in welche die von verschiedener Richtung ankommenden Züge ganz aufgestellt werden können. Es wird hiebei immer angezeigt sein, für eine jede der einmündenden Bahnlinien ein besonderes derartiges Geleise anzuordnen. Alle diese Geleise müssen mit den Hauptgeleisen der einmündenden Bahnen in direkter Verbindung stehen.

II. Gruppe. Geleise, auf denen die Wagen, welche aus verschiedenen Richtungen angekommen sind und nach andern Richtungen abgehen sollen, der Art zusammengestellt werden, daß auf jedem Geleise sich nur solche Wagen befinden, die in derselben Richtung abzugehen haben. Es werden also die Wagen, die zu einem abgehenden Zuge vereint werden sollen, stets auf einem dieser Geleise zusammengestellt. Es ist sofort klar, daß die Zahl dieser Geleise mindestens ebenso groß sein muß als die Anzahl der Bahnlinien, in denen Züge abgehen können. Jedoch wird man hiezu immer noch ein Geleise für den lokalen Verkehr und in jenen Fällen, wo auf einer und derselben Bahnlinie mehrere Arten von Güterzügen verkehren, auch noch so viele Geleise hinzufügen müssen, als die verschiedenen Gütertransporte erfordern.

III. Gruppe. Geleise, auf denen das eigentliche Rangirgeschäft vorgenommen werden kann, d. h. wo man also die Wagen, die in den oben angeführten Geleisen schon nach Zügen geordnet aufgestellt sind, nun auch stationsweise rangirt. Ueber die Anzahl dieser Rangirgeleise ist allein die Ausdehnung des Verkehrs maßgebend.

IV. Gruppe. Gütergeleise, die zu den betreffenden Gebäulichkeiten und Rampen führen, an welchen die Wagen be- und entladen werden.

V. Gruppe. Geleise, die zur Communikation von Lokomotiven, zur Aufstellung von leeren Wagen dienen.

Die Verbindung dieser Geleise zum Zweck des Aus- und Einfahrens, sowie des Rangirens, kann nun entweder lediglich mittelst Weichen und Ausziehgeleisen oder theilweise mit solchen und theilweise mit Drehscheiben oder Schiebebühnen bewirkt werden. Die erste Anlage steht vornehmlich in Deutschland im Gebrauch und heißt deshalb deutsches System. Die zweite Anlage, welche bisher hauptsächlich in England und vielfach auch in Frankreich zur Anwendung gekommen ist, wird englisches System genannt.

Wenn man die Construktion und Benützung der Weichen und diejenige der Drehscheiben und Schiebebühnen näher ins Auge faßt, so ist es einleuchtend, daß für die Bewegung eines Wagens aus einem Geleise in ein anderes Parallelgeleise mittelst Drehscheibe und Schiebebühne keinerlei Längenbewegung erforderlich ist, während Letztere bei Weichen sehr bedeutend wird. Hieraus geht hervor, daß bei einer erheblichen Anzahl neben einander liegender Geleise die Längenausdehnung, welche man denselben geben müßte, um die von einander entferntesten Geleise direkt mittelst Weichen zu verbinden, unter Umständen so groß werden kann, daß entweder ganz enorme und unerschwingliche Kosten für Geländeerwerbung erwachsen würden, oder daß überhaupt der erforderliche Platz für die vollständige Durchführung des Weichensystems gar nicht gewonnen werden kann, in welchem Fall dann nothwendig ein anderes System zur Anwendung kommen muß. Es ist nun sehr begreiflich, daß man in England, wo man die Bahnhöfe, wenn es irgendwie angeht, in die nächste Nähe und sogar in die Mitte der Städte verlegt, schon längst Alles aufgeboten hat, um Einrichtungen zu erstellen, mit denen auf Bahnhöfen von kleiner Ausdehnung möglichst viel geleistet werden kann.

In Deutschland sind bisher die Stationen meist vor die Thore der Städte verlegt worden, auf Plätze, die häufig eine beliebige Ausdehnung der Anlage gestatteten, auch war der Grunderwerb hier nicht so theuer als in England, man hat daher bis in die neueste Zeit vorgezogen das System der Weichenverbindungen in der Regel beizubehalten.

In der gegenwärtigen Zeit, wo täglich neue Bahnen entstehen, wo der Verkehr in früher ungeahnter Weise anwächst und auf vielen deutschen Bahnen Dimensionen angenommen hat, die den englischen nicht nachstehen, sondern dieselben noch übertreffen, hat man angefangen, auch das englische Rangirsystem in Deutschland einzuführen und wird dasselbe um so mehr Boden gewinnen, je mehr der Verkehr zunimmt, je größer demzufolge die Bahnhofanlagen gemacht werden müssen und je höher der Werth des hierzu erforderlichen Geländes steigt. Was die Vortheile des einen oder andern Systems für den Betrieb anbelangt, so sind hierüber die Ansichten zur Zeit getheilt, im Allgemeinen wird bei nicht allzugroßen Stationen, die eine beliebige Längenausdehnung gestatten, das Weichensystem jedenfalls vorzuziehen sein, während bei großer Breite der Rangir- und Güterbahnhöfe die Anwendung des englischen Systems vortheilhaft oder nothwendig erscheinen kann. Immerhin ist zu beachten, daß zu dem englischen Systeme nicht allein eine gewisse Disposition der Geleise und der Communikation auf denselben gehört, sondern daß auch die ganze Art des englischen Betriebs- und Güterdiensts, die Beschaffenheit des Rollmaterials ꝛc., welche von den analogen deutschen Einrichtungen verschieden sind, hiezu gerechnet werden müssen und daß eine theilweise Nachahmung der englischen Einrichtungen, soweit sich dieselben auf die Geleiseanlagen beziehen und wodurch die Stationen mehr oder minder den Charakter von Kopfstationen erhalten, lediglich als ein Nothbehelf anzusehen ist, wenn im einzelnen Fall der Platz für die Durchführung des deutschen Systems nicht vorhanden ist.

Eine beschränkte Anwendung des englischen Systems durch die Aufstellung von Drehscheibenreihen und Schiebebühnen im Innern der Stationen wird auf großen Rangir- und Güterbahnhöfen immer zweckmäßig sein.

Nach diesen allgemeinen Vorbemerkungen gehe ich zum speziellen Fall des hiesigen Rangirbahnhofes auf dem Felde Wolf über.

Was zunächst die Höhenlage desselben anbelangt, so kommen hier folgende Momente in Betracht:

1. Soll das Gefäll vom bestehenden Centralbahnhof nach dem Rangirbahnhof nicht mehr als die Steigung nördlich vom Centralbahnhof, d. h. 9,6 pro mille betragen.
2. Soll die Verbindungsbahn nach dem badischen Bahnhof mit 10‰ an die bestehende Bahn bei der Gellertbrücke angeschlossen werden können.
3. Soll der Uebergang über das Birsthal, sowohl zur Verminderung der Baukosten als der Bauzeit möglichst nieder sein.
4. Soll die Horizontale, wenn thunlich, in der Nähe der bestehenden Brücke für die Mönchensteinerstraße beginnen;
5. und endlich soll die Anlage so erstellt werden, daß bei einer spätern Tieferlegung des Centralbahnhofs, die immerhin in das Reich der Möglichkeit gehört, Personen- und Güterbahnhof ohne besondere Inconvenienzen in ein Niveau gebracht werden können.

Diesen sämmtlichen Anforderungen ist durch die Höhencoté 276,05 Meter über Meer in befriedigender Weise entsprochen.

Die Generaldirektion der Elsaß-Lothringerbahnen wünscht nun zwar, daß das Gefäll zwischen Personen- und Güterbahnhof auf 5 ‰ vermindert werde, da jedoch eine solche Ausführung nicht ohne wesentliche Höherlegung des Rangirbahnhofs möglich wäre und dadurch eine ganz enorme Kostenvermehrung entstünde und zudem die oben nach Position 2, 3, 4 und 5 zu berücksichtigenden Umstände wesentlich benachtheiligt würden, so wird man auf den ausgesprochenen Wunsch nicht eingehen können. Es scheint dies auch um so weniger nöthig, als die größern Lasten auf der Elsaß-Lothringerbahn in der Richtung Straßburg-Basel die kleinern in umgekehrter Richtung bewegt werden, während nach dem vorliegenden Projekt das Gefäll auf der Nordseite des Centralbahnhofs 9,6 ‰, zwischen Centralbahnhof und Rangirbahnhof aber nur 9 ‰ beträgt.

Für die Anordnung der Situation waren folgende Verhältnisse maßgebend:

Aus den oben angestellten Betrachtungen, sowie in Berücksichtigung aller bezüglichen Thatsachen ergibt sich die Zahl der nöthigen Geleise auf dem Rangirbahnhof, wie folgt:

1. Durchgehende Hauptgeleise:		
a. für Jurabahn	1	
b. für Centralbahn	2	
c. für Verbindungsbahn	2	5
2. Geleise zum Aufstellen der anfahrenden und abfahrenden Züge:		
a. für Jurabahn	2	
b. für Centralbahn, für Bötzbergbahn, für Wasserfallenbahn 2×3	6	
c. für Verbindungsbahn	3	
d. für Elsaß-Lothringerbahn (auf Verlangen, dürfte auch nöthig sein)	6	17
3. Eigentliche Rangirgeleise		6
4. Gütergeleise ca.		9

Die Ausführung der bezeichneten Anzahl Geleise an den Güterschuppen ist sehr wünschenswerth, da bei der großen Längenausdehnung der Schuppen einige Geleise immer mit Wagen verstellt sein werden, während doch stets mindestens noch eines zum Durchfahren anderer Wagen frei sein sollte. Ferner sind nöthig parallel mit den vorerwähnten Geleisen noch etwa 3 Dienst- oder Reservegeleise 3

Zusammen 40 Geleise.

Hiefür ist bei einer mittleren Entfernung der Geleise unter sich von 4,5 Meter eine Gesammtbreite von . . . . 180 Meter
erforderlich.

Sodann ist bei der gestellten Bedingung für die Ausdehnung der Güterschuppen und Lagerhäuser, wornach der Flächeninhalt, den dieselben einnehmen müssen, mindestens 2 mal so groß als derjenige der bestehenden Schuppen sein soll, eine 2- bis 3fache Reihe solcher Gebäulichkeiten von je 15 bis 20 Meter Breite, zusammen . . . . 45 Meter
herzustellen, beziehungsweise der Platz dafür zu reserviren.

Ferner sind längs und zwischen diesen Güterschuppen je zwei Straßen à 15 Meter zusammen 30
nöthig.

Also im Ganzen . . . . 255 Meter
als Minimum der Breite, wobei Lokomotivremise, Lagerplätze für Rohmaterialien ꝛc. auf der Seite angebracht werden müßten. Was die Länge der Stationsanlage betrifft, so sollte für Geleise, in denen ganze Züge aufgestellt werden müssen, eine Länge von 600 bis 800 Meter vorgesehen werden.

Um nun zu untersuchen, wie diesen Längen- und Querausdehnungen des zukünftigen Rangirbahnhofes auf dem Feld Wolf am besten entsprochen werden kann, ist es vor Allem nöthig, festzustellen, ob die durchgehenden Hauptgeleise der Centralbahn, der Verbindungsbahn und der Jurabahn einerseits des gemeinschaftlichen Güter- und Rangirbahnhofs angebracht werden, ob sie den Rangirbahnhof vom Güterbahnhof trennen, d. h. die Stationsanlage mitten durchschneiden sollen, oder ob es möglich ist, den Bahnhof mit den durchgehenden Geleisen einzuschließen.

Wenn man erwägt, in welchem Zusammenhang die Rangir- und Gütergeleise stehen, wie oft bei einem getrennten Arrangement die Hauptgeleise von dem Rangir- und Güterdienst benützt und überfahren werden müßten, während anderseits nach Vollendung der Bötzbergbahn, der Wasserfallen- und Jurabahn auch circa alle 10 Minuten ein Personenzug die Hauptgeleise zu passiren haben wird, so daß durch die angedeutete Trennung des Rangir- und Güterdienstes nicht nur eine ganz enorme Belästigung für das Rangirgeschäft entstünde, sondern überhaupt eine geradezu gefährliche Einrichtung getroffen würde, so kann wohl ernstlich von dieser Disposition fernerhin keine Rede sein. Es frägt sich also weiter, sollen sämmtliche durchgehende Hauptgeleise auf eine Seite und bejahenden Falls auf welche Seite der Rangir- und Gütergeleise gelegt werden, oder ist es zweckmäßig, die 3 Hauptgeleise zu trennen und auf verschiedenen Seiten der Güterschuppen anzubringen.

Da beide Anordnungen möglich sind und mehr oder minder zu dem gewünschten Ziele führen, so wurden auf Grund dieser Dispositionen eine Anzahl Projekte bearbeitet, welche durch die angeschlossenen sieben Skizzen, auf welche ich mich fernerhin beziehen werde und die als Projekt I, I a, II, III, III a, IV und IV a bezeichnet werden, verdeutlicht sind.

In den Projekten I und I a ist die Anordnung der einseitigen Durchführung der Hauptgeleise gewählt, es mußte diese Disposition zuerst ins Auge gefaßt werden, da es gewissermaßen zum Programm gehört, daß die Hauptgeleise der Verbindungsbahn, der Centralbahn und der Jurabahn an einem Punkt auf der Ostseite des Rangirbahnhofs zusammentreffen und von hier aus parallel neben einander herlaufen sollen.

Bezüglich der Seite, auf welche die mehrfach erwähnten Hauptgeleise zu legen sind, ist der Umstand entscheidend, daß die Güterschuppen von der St. Jakobstraße aus zugänglich sein sollen. Dadurch wird jede weitere Erwägung und Untersuchung überflüssig und gestaltet sich die Disposition des Rangirbahnhofs der Art, daß die Hauptgeleise auf der Seite des Gottesackers und der Möndhensteinerstraße, die Güterschuppen auf der Seite der St. Jakobstraße, zwischen beiden die Rangir-, Aufstell- und Gütergeleise liegen.

Ich kann jedoch nicht unerwähnt lassen, daß eine umgekehrte Anordnung, wobei der Güterdienst auf die Seite der Möndhensteinerstraße verlegt worden wäre, den wesentlichen Vorzug vor jener gehabt hätte, daß die Güterzüge von Elsaß-Lothringen an die neuen Güterschuppen 2c. hätten anfahren können, ohne zwischen dem bestehenden Centralbahnhof und dem projektirten Rangirbahnhof die durchgehenden Hauptgeleise überschreiten zu müssen, was bei der gewählten Disposition unvermeidlich ist.

Im Uebrigen treten bedeutende Verschiedenheiten an den beiden Anordnungen nicht hervor, die Kosten werden hier und dort etwa die gleichen sein. Bei diesem würde der Anschluß der Verbindungsbahn, bei jenem der Anschluß der Jurabahn sich etwas günstiger gestalten.

Unter der Annahme, daß der gestellten Bedingung gemäß der Güterdienst sich auf der Seite der St. Jakobsstraße befindet, und in Berücksichtigung der oben berechneten Minimalbreite für Geleise 2c. und des weitern Umstandes, daß zwischen der St. Jakobsstraße und der eigentlichen Stationsanlage noch ein Raum von circa 30 Meter bleiben soll, ergibt sich das angeschlossene Projekt I. Man sieht sofort, daß von einer gänzlichen Schonung des Gottesackers keine Rede sein kann, wenn diejenigen Geleiseanlagen ausgeführt werden sollen, welche den Anforderungen entsprechen, die unter den hiesigen Verhältnissen und im Hinblick auf die Zukunft an den Rangir- und Güterbahnhof gestellt werden müssen.

Doch würde für den Fall der Ausführung einer solchen Anlage allerdings südlich von den Geleisen noch ein so großer Theil des Gottesackers, der zudem einer Ausdehnung nach der Breite fähig wäre, übrig bleiben daß man denselben in seiner obern Partie mit entsprechender Erweiterung wohl könnte bestehen lassen.

Da jedoch dem Vernehmen nach der Gottesacker als solcher in der Nähe des zukünftigen Rangirbahnhofes, wenn er auch nur theilweise von Letzterm in Anspruch genommen oder selbst von ihm nur berührt würde, keinenfalls erhalten bleiben kann, so glaubte ich demselben keine große Rücksicht tragen, sondern sofort erwägen zu müssen, ob es nicht zweckmäßiger sei, mit den Hauptgeleisen weiter nach Süden zu rücken, da die Aufzeichnung des ersten Projekts zunächst folgende nicht unerhebliche Uebelstände zeigte:

1. Ist die Disposition an der nördlichen Grenze einer spätern Erweiterung nicht mehr fähig, wenn nicht entweder die St. Jakobsstraße überschritten wird oder Betriebseinrichtungen zu beiden Seiten der Hauptgeleise angebracht werden sollen; dieses wie jenes wäre äußerst mißlich und später ohne Zweifel noch unthunlicher als jetzt.
2. Wird die oben als nöthig bezeichnete Länge der Aufstellgeleise nicht erreicht.
3. Müßte mit den Ausziehgeleisen auf der Ostseite der Station die St. Jakobsstraße entweder im Niveau oder mittelst kostspieliger Bauten überschritten werden.
4. Wäre für eine Lokomotivremise kein geeigneter Platz vorhanden und müßte auch für Rohmaterial-lagerplätze sehr theures Gelände auf der Westseite erworben werden.

Diese Mißstände veranlaßten mich, neue Projekte unter fortwährender Verrückung und Drehung der Hauptgeleise nach Süden zu bearbeiten und bin ich damit schließlich zur Ansicht gelangt, daß die zweckmäßigste Richtung der Hauptgeleise, immer unter der Voraussetzung, daß dieselben unmittelbar neben einander den neuen Bahnhof der ganzen Länge nach durchziehen sollen, die unmittelbare Fortsetzung der geraden Richtung im Centralbahnhof bildet.

Eine weitere Verschiebung über diese Richtung hinaus würde nicht nur eine äußerst unpassende und schlecht aussehende Situation der Centralbahngeleise bis zu ihrem Anschluß an die bestehende Bahn bei Muttenz veranlassen, sondern es würden auch alle die Vortheile, welche beim Verrücken von der St. Jakobsstraße nach der Mönchensteinerstraße entstanden und angewachsen sind, hinter der letztgenannten Lage rasch wieder abnehmen und verschwinden, während neue Uebelstände hinzutreten, die nicht mehr beseitigt werden können.

Die Vorzüge der westlichen Lage der Hauptgeleise, nach welcher das beiliegende Projekt I a bearbeitet ist, lassen sich in Folgendem zusammenfassen:

1. Ist bei dieser Anordnung das Maximum der Länge für die Aufstellgeleise zu erzielen. Es ist hierauf bedeutendes Gewicht zu legen, da selbst dieses Maximum das Nothwendige keineswegs überschreitet und hinter dem zurückbleibt, was bei einer Disposition, die eine unbeschränkte Längen-ausdehnung gestattet hätte, angenommen worden wäre.
2. Können die Ausziehgeleise auf der Ostseite der Station in genügender Länge hergestellt werden, ohne daß sie die St. Jakobsstraße berühren.
3. Kann die Lokomotivremise sammt zugehörigen Anlagen an geeigneter Stelle auf der Seite des Rangir- und Güterdienstes angebracht werden.
4. Ist die Erwerbung des theuren Geländes auf der Westseite der Station nicht erforderlich, da die Plätze für Rohmaterialien auf der Nordseite hinter die Güterschuppen verlegt werden können.
5. Endlich ist es möglich, die Station auf derselben Seite der Hauptgeleise zu erweitern, ohne die St. Jakobsstraße zu überschreiten.

Mit diesem Projekt I a waren die Betriebstechniker der Schweizerischen Centralbahn einverstanden. Der Vorstand des III. Departements hielt jedoch dessen Ausdehnung, besonders im Hinblick auf den Gottesacker, der womöglich geschont werden sollte, für zu groß, und wurde in Folge dessen Herr Bau- und Regierungsrath Schwabe von Berlin zur Abgabe eines Gutachtens über das Bahnhofprojekt veranlaßt.

Herr Schwabe fand gegen die Ausdehnung des Entwurfs, gegen die Zahl und Größe der Betriebseinrichtungen nichts einzuwenden und schlug auch keinerlei Einschränkung vor. Dagegen machte er dem Projekt den Vorwurf, daß auf der Ostseite nicht direkt von den Hauptgeleisen in alle Nebengeleise eingefahren werden könne, sondern daß dort zu viel mit Drehscheiben und Schiebebühnen manövrirt werden müsse.

Obschon dieser Ausspruch nicht ganz mit dem Gutachten desselben Herrn Sachverständigen vom 7. August 1873 übereinstimmt, in welchem über ein, vor meinem Diensteintritt bei der Schweizerischen Centralbahn bearbeitetes Projekt des Rangir- und Güterbahnhofs wörtlich Folgendes gesagt ist:

„Dagegen muß dem Projekt allerdings der Vorwurf gemacht werden, daß von den Mitteln, welche in neuerer Zeit behufs Erleichterung des Rangirdienstes und intensiverer Ausnützung des Raumes auch in Deutschland mehr und mehr Eingang finden, kein Gebrauch gemacht worden ist; mit Ausnahme nämlich der Drehscheiben in der Mitte und zu beiden Enden der Güterschuppenanlage, sowie an den Lagerplätzen für Rohmaterialien, ist für die Ausführung des

Rangirdienstes ausschließlich die Benützung von Weichen angenommen, obgleich bei Anwendung derselben nur dann für das Rangiren eine große, der Benützung von Drehscheiben und Schiebebühnen respektive Geleisekarren gleichkommende Leistung erzielt werden kann, wenn das Rangiren auf einem in der Steigung befindlichen Ausziehgeleise bewirkt werden kann."

so wünschte doch das Direktorium die Bearbeitung eines neuen Projektes nach Anleitung des Herrn Schwabe. Auf diese Art entstand Projekt II, welches im großen Ganzen dieselben Einrichtungen enthält wie die Projekte I und I a, von diesen sich aber wesentlich dadurch unterscheidet, daß die Verbindungsbahn in großem Bogen außerhalb St. Jakob unter der Centralbahn durchgeführt wird; hierdurch ist allerdings das direkte Einfahren der Centralbahnzüge in sämmtliche Geleise auf der Ostseite des Rangirbahnhofs ermöglicht, dagegen treten andere Uebelstände zu Tage, welche diesen angeblichen Vortheil wieder aufheben.

Ich sage angeblichen Vortheil, weil das direkte Einfahren ganzer Centralbahnzüge weder in die Geleise der Rohmateriallagerplätze, noch in die Gütergeleise, noch in die Geleise, welche für Elsaß-Lothringen bestimmt sind, nöthig, ja theilweise nicht einmal statthaft ist, in die übrigen Geleise aber könnte die Einfahrt von der Ostseite her auch mit den Projekten I und I a geschehen. Jedenfalls aber käme der wirkliche oder eingebildete Vortheil des direkten Einfahrens in alle Geleise nur der Centralbahn zu gut, während auch bei Projekt II weder die Verbindungsbahn noch die Jurabahn hieran Theil nehmen können. Ein wesentlicher Nutzen jedoch, der mit Projekt II erreicht wird, ist die Anwendung der geraden Ausziehgeleise auf der Ostseite längs der Centralbahn bis in die Nähe der neu zu erbauenden Birsbrücke. Diese Disposition ist allerdings besser als die in Projekt I und Ia angedeutete mit gekrümmten Ausziehgeleisen, deren Ausführung hätte aber eine ganz bedeutende Kostenvermehrung zur Folge, weßhalb bisher auch von derselben abgesehen wurde. Die schwache Seite von Projekt II, welche dessen Ausführung jedenfalls verhindern wird, besteht in dem Entwurf der Verbindungsbahn, der für sich allein einen Mehrkostenaufwand von 1 Million gegenüber Projekt I und I a, sowie eine Verlängerung der Verbindungsbahn von circa 1 Kilometer veranlassen würde.

In Erwägung dieses Umstandes habe ich sofort ein neues Projekt III bearbeitet, in welchem die Bedingung der gemeinschaftlichen Einführung der drei mehrfach genannten Bahnen an einer Stelle des Bahnhofes endlich aufgegeben wurde und die Güterschuppen zwischen die Verbindungsbahn einerseits und die Centralbahn und Jurabahn anderseits angebracht worden sind und dasselbe dem Direktorium mit den Projekten I a und II sammt den nöthigen Erläuterungen vorgelegt.

Das Direktorium fand sich nun veranlaßt, die drei Projekte I a, II und III dem Herrn Baurath Schwabe zur Begutachtung zu übersenden, welcher in der Folge Projekt III als das zur Ausführung am empfehlenswertheste erklärte und zugleich die Ansicht aussprach, daß eine für den vorliegenden Zweck wesentlich bessere Disposition wahrscheinlich nicht mehr gefunden werden könne. Inzwischen sind die Studien für die fragliche Bahnhofanlage hier stets fortgesetzt worden, denn, wenn auch Projekt III einige Uebelstände von Projekt II beseitigte, so blieb doch immer noch Manches zu wünschen übrig. Zunächst ist zu bemerken, daß das Projekt III einer späteren Erweiterung nicht fähig wäre, da der Raum zwischen den Güterschuppen und Verbindungsbahngeleisen, welcher zur Ablagerung von Rohmaterialien bestimmt ist, nicht durch weitere Gebäulichkeiten oder Geleiseanlagen eingeschmälert werden darf, wenn er nicht für seinen ursprünglichen Zweck zu klein werden soll. Eine Verlegung der Rohmaterialienlagerplätze auf die Westseite der Station wie bei Projekt I ist aber hier nicht möglich oder jedenfalls nicht zweckmäßig, da dieselben dort von der eigentlichen Station durch die Hauptgeleise vollkommen ausgeschlossen würden.

Sodann besteht bei dem Projekt III immer noch der wesentliche Uebelstand, daß alle durchgehenden Hauptgeleise von den Güterzügen der Elsaß-Lothringerbahn zwischen dem bestehenden Centralbahnhof und dem zukünftigen Rangirbahnhof überschritten werden müssen. Der erstgenannte Mißstand läßt sich einfach dadurch heben, daß die Stationsanlage verbreitert wird, d. h. daß man die Plätze für Rohmaterialien zwischen Güterschuppen und Verbindungsbahn so groß macht, daß sie auch für den Fall noch genügen, wenn später ein Theil derselben zur Aufstellung einer weitern Reihe Güterschuppen oder Lagerhäuser benützt werden müßte. Projekt III a.

Der zweite Uebelstand dagegen ist bei der allgemeinen Anordnung von Projekt III und III a nicht zu verhüten. Doch ist es schließlich gelungen durch die Projekte IV und IV a, auch dieses letztgenannte nachtheilige Arrangement noch zu beseitigen.

Die schon anfänglich gestellte Bedingung, daß die Güterschuppen von der St. Jakobsstraße aus zugänglich sein sollen, gab Veranlassung, daß in allen frühern Projekten der größere Theil der Geleise auf die Südseite der Güterschuppen verlegt wurde.

Nachdem nunmehr aber aus allen Projekten ersichtlich ist, daß die Güterschuppen keinen Falls in die unmittelbare Nähe der St. Jakobsstraße gestellt werden können, so habe ich unter Beibehaltung ihrer Lage im Projekt III a im neuen Entwurf IV die Centralbahn mit sämmtlichen Rangir- und Gütergeleisen, sowie mit den Geleisen der Elsaß-Lothringerbahn auf die Nordseite der Güterschuppen verlegt und nur die Jurabahn auf der Südseite belassen; damit ist, wie sofort aus dem Projekt ersehen werden kann, der Uebelstand des Ueberfahrens der Centralbahngeleise durch die Güterzüge der Elsaß-Lothringerbahn gehoben, dagegen aber tritt im Projekt IV eine neue Inconvenienz zu Tage, welche darin besteht, daß die Länge der Aufstellgeleise nicht mehr vollständig genügend ist.

Dieser weitere Mißstand ist endlich durch Projekt IV a beseitigt, bei welchem durch einiges Verrücken der ganzen Stationslage in der Richtung nach Süden eine hinreichende Längenausdehnung der erwähnten Aufstellgeleise erzielt werden konnte.

Projekt IV a, welches im großen Maßstab 1 : 2500 beiliegt, dürfte nun allen Anforderungen so weit als immer thunlich entsprechen. Die bezüglichen Einrichtungen werden nicht nur den gegenwärtigen, sondern noch sehr erweiterten Bedürfnissen bis zu einer fernen Zukunft genügen.

Die Betriebsmanipulationen werden auch bei dem größten Verkehr leicht zu bewerkstelligen sein, da alle Geleiseverbindungen einfach und übersichtlich angeordnet sind.

Die Güterschuppen sind von der St. Jakobsstraße aus zugänglich, die Bureaux befinden sich auf der Westseite der Schuppen so nahe als möglich bei der Stadt, wogegen der Petroleumkeller so viel als thunlich nach Osten gerückt ist.

Soweit Wege von den neuen Anlagen berührt werden, sind Uebergänge im Niveau mit einer einzigen Ausnahme vermieden. Die Bruderholzstraße und die Mönchensteinerstraße sollen über die Bahn, die Zufahrt zu den Güterschuppen unter jener durchgeführt werden.

Die Verbindungsbahn wird über die St. Jakobsstraße und unter den Neusatzweg gelegt. Die neue Centralbahn überschreitet das Birsthal und sämmtliche dort befindliche Wege in großer Höhe.

Jenseits des Birsthales ist allerdings ein Uebergang im Niveau für einen Feldweg, der sich in der Richtung von Muttenz nach Birsfelden hinzieht, angenommen, doch gewährt dieser Umstand keine weitere Inconvenienz als jeder andere Feldwegübergang auf der offenen Bahn.

Es ist von einer Seite dem Projekt IV a aus der isolirten Lage der Jurabahngeleise ein Vorwurf gemacht worden, ich finde denselben jedoch gänzlich unbegründet, wie ich in Nachfolgendem erläutern werde.

Im angeschlossenen größern Plane sind die ausschließlich für die Jurabahn bestimmten Geleise gelb eingezeichnet, hievon dient 1 für die durchgehenden Züge, 2 für die anfahrenden Güterzüge, 3 für die abfahrenden Güterzüge, b. b. sind Rangirgeleise.

Ein auf dem Geleise 2 stehender Güterzug wird nun seine Wagen entweder an die Güterschuppen oder auf andere Geleise abzugeben haben, beides kann sowohl an den Seiten mittelst der dortigen Ausziehgeleise und Weichenverbindungen als in der Mitte mit Hilfe der projektirten Dampfschiebebühnen geschehen.

Der erste Weg ist nicht länger und nicht schwieriger zurückzulegen als er es wäre, wenn Geleise 2 sich auf der Nordseite der Güterschuppen selbst befände. Der zweite Weg ist in Anbetracht des Umstandes, daß man auch die Geleise nach den Rohmateriallagerplätzen, sowie die Gütergeleise zu beiden Seiten der Schuppen zu befahren haben wird, nach einigen Stellen länger, nach andern kürzer, im Mittel aber ebenfalls gerade so lang, wie bei einer entgegengesetzten Lage des Geleises 2.

Was nun die abfahrenden Züge auf Geleise 3 anbelangt, so werden dieselben ebenso mittelst der Endweichen und Ausziehgeleise beiderseits der Station, sowie mit den Schiebebühnen zusammengestellt, da sie jedoch zunächst noch nicht nach Stationen geordnet sein werden, so sind zu letzterm Zwecke die Rangirgeleise b. b. angebracht, auf welchen die erwähnte Manipulation in nächster Nähe des Abfahrtsgeleises vollzogen werden kann.

Indem ich noch die Bemerkung einschalte, daß das Ueberfahren der Güterwege durch die Dampfschiebebühnen keine nennenswerthen Störungen im Verkehr auf Jenen hervorrufen wird, da man sich die fraglichen Geleisekarren nicht in der Art denken darf, wie die alte versenkte Dampfschiebebühne in Olten, welche allerdings nur einer sehr langsamen Bewegung fähig ist, sondern als eine Einrichtung, vermittelst welcher täglich circa 600 Wagen dislocirt werden können, so glaube ich die Bedenken gegen die sogenannte isolirte Lage der Jurabahn hinlänglich widerlegt zu haben.

Endlich erlaube ich mir die noch nicht endgültig entschiedene Frage, ob die jetzige Centralbahn zwischen dem Centralbahnhof und der Einmündung der neuen Bahn bei Muttenz beibehalten oder beseitigt werden

soll, ebenso, ob die Verbindungsbahn in ihrer jetzigen Richtung unverändert bleiben soll oder nicht, zur Sprache zu bringen, bevor ich an die Detailbeschreibung des Projektes IV a übergehe.

Was die Centralbahn selbst anbelangt, so kann es sich jedenfalls nur darum handeln, die jetzige Bahn eventuell für Personenzüge neben der vollständigen Einrichtung des projektirten Rangir- und Güterbahnhofs bestehen zu lassen, dies ist aber ohne wesentliche Nachtheile nicht möglich. Ganz abgesehen davon, daß die Erhaltung der bestehenden Bahn neben den neuen Anlagen für die Entwicklung der Stadt jedenfalls nicht günstig ist und dem Vernehmen nach auf erhebliche Opposition stoßen würde, so hätte dieselbe den weitern Nachtheil, daß nicht nur der jetzige Uebergang über die St. Jakobsstraße im Niveau nicht beseitigt werden könnte, sondern daß auch die Verbindung der St. Jakobsstraße mit den Güterschuppen und Rohmateriallagerplätzen, welche im Projekt IV a unter den betreffenden Geleisen durchgeführt ist, ebenfalls ins Niveau derselben gelegt werden müßte, ein Umstand, der bei der großen Anzahl zu passirenden Geleise den Betrieb der schweizerischen Centralbahn selbst wie das Publikum im gleichen Maße schwer schädigen würde, wenn schon der fragliche Weg lediglich nur für den Güterdienst auf den Rangirbahnhof bestimmt ist.

Sodann dürften überhaupt 2 Geleise zwischen Basel und Pratteln für alle Fälle genügen und bestehen wohl nirgends unter ähnlichen Verhältnissen vier Geleise. Sollte jedoch wider alle Wahrscheinlichkeit der Verkehr auf der genannten Strecke seiner Zeit in einer Weise zunehmen, daß die Erstellung von 2 weitern Geleisen in der That erforderlich wird, so können diese ohne allzugroße Kosten neben den projektirten Geleisen ausgeführt werden, wenn man jetzt nur die Fundamente der Kunstbauten in Hinblick auf die fragliche Eventualität in einer für 4 Geleise erforderlichen Breite anlegt.

Die Verbindungsbahn betreffend, so ist davon die Rede, dieselbe für Personen- und Güterzüge in ihrem jetzigen Bestand zu belassen. Dieß würde ich nun für eine entschieden verfehlte Disposition halten.

Zunächst würden die Uebelstände der Niveauübergänge für die St. Jakobsstraße und für die Güterstraße in derselben Weise stattfinden, wie sie oben als nachtheilig geschildert worden sind, und weiter wäre es höchst sonderbar, wenn man die großartige Güter- und Rangirstation mit einem Aufwand von Millionen anlegen und dann doch noch mit den Güterzügen der Verbindungsbahn zuerst in den Centralbahnhof einfahren und erst von hier aus wieder nach rückwärts manöveriren wollte. Es frägt sich auch, wo diese Güterzüge auf der Centralbahn anhalten sollen, da der Platz zwischen Heumattstraße und Bruderholzstraße in vielen Fällen zu kurz sein wird, auf den Personengeleisen würden sie wesentlich geniren, ebenso auf den Geleisen, welche nächst den jetzigen Güterschuppen zukünftig hauptsächlich nur von Elsaß-Lothringen befahren werden. Kurz, diese Disposition hat gar nichts für sich, als etwa die Ersparniß der Kosten für die Verlegung der Verbindungsbahn. Wenn man aber einmal zur Ersparung von Kosten ein unvollständiges und mangelhaftes Projekt ausführen will, so würde es angezeigt sein, hierin noch weiter zu gehen und unbekümmert um die Zukunft nur eine Anlage zu schaffen, welche den allernächsten Bedürfnissen genügen würde. Ich nehme jedoch an, daß dies nicht beabsichtigt ist und gehe nunmehr zur Detailbeschreibung des Projektes IV a, welches vom Direktorium gutgeheißen wurde und dem Tit. Verwaltungsrath zur Genehmigung empfohlen werden wird, über.

Ein Blick auf den vorgelegten größeren Plan Projekt IV a, in welchem die Jurabahngeleise gelb, die Centralbahngeleise roth, die Verbindungsbahngeleise blau, die Geleise der Elsaß-Lothringerbahn braun, die Gütergeleise, die Reservegeleise, Dienstgeleise, Verbindungsgeleise, Rangirgeleise 2c. schwarz eingezeichnet sind, genügt, um zu zeigen, daß es auf der Ostseite der Station nur von den Hauptgeleisen der Centralbahn aus möglich ist, direkt in alle übrigen Geleise des Rangir- und Güterbahnhofs zu gelangen, während die Güterzüge der Verbindungsbahn und der Jurabahn sich zuerst in die hiezu bestimmten Geleise aufzustellen haben und sodann von hier aus entweder ganz oder in einzelnen Abtheilungen auf andere Geleise gebracht werden können. Es ist der letzterwähnte Umstand jedoch keineswegs als ein Nachtheil anzusehen und wird es nie erforderlich oder auch nur wünschenswerth erscheinen, ganze Züge unmittelbar vor die Güterschuppen oder auf die Rohmateriallagerplätze oder gar in die für andere Bahnen bestimmten Geleise einfahren zu lassen und wird selbst die schweizerische Centralbahn, welche in der Lage wäre, dies thun zu können, hievon ohne Zweifel selten Gebrauch machen.

Damit nun von den Aufstellgeleisen aus rasch und sicher manövrirt und rangirt werden kann, befinden sich beiderseits derselben die erforderlichen Weichen, Rangir- und Ausziehgeleise. Die mittlere Partie des Bahnhofs ist zum Theil von einer englischen Weichenstraße durchschnitten, im Uebrigen aber sind an drei

Stellen Querverbindungen mittelst Dampfschiebebühnen und an 3 weitern Plätzen eben solche Verbindungen mit Drehscheibenreihen projektirt. Diese theilweise Anwendung des sogenannten englischen Systems ist, wenn irgendwo, im vorliegenden Fall bei der großen Breitenausdehnung der fraglichen Stationsanlage angezeigt. Die lediglich Anwendung von Drehscheiben zur Querverbindung über circa 30 Geleise hinweg ist für den Betrieb nicht geeignet. Dagegen ist die Zweckmäßigkeit von oberirdischen Dampfschiebebühnen wohl außer Zweifel. Versenkte Schiebebühnen sind in Rangir- und Aufstellungsgeleisen selbstverständlich ganz unthunlich und oberirdische Schiebebühnen können ohne Dampf nur mit so großer Mühe bewegt werden, daß man dieselben überall, wo sie versuchsweise in Anwendung gekommen sind, nach kurzer Zeit wieder beseitigt hat, die Anwendung von Dampfschiebebühnen findet dagegen mehr und mehr Eingang. Dieselben sind allerdings in Deutschland noch nicht lange im Gebrauch, haben aber aller Orts, wo sie benützt wurden, so gute Dienste geleistet, daß ihre weitere Verbreitung sehr empfohlen wird und sie sich für den Zweck des hiesigen Rangirbahnhofs ganz vorzüglich eignen dürften.

In neuester Zeit befinden sich solche Schiebebühnen auf den Bahnhöfen in Zürich, Würzburg, Mannheim, auf den Pfälzerbahnen, auf der Elsaß-Lothringerbahn in Straßburg ꝛc.

Außer diesen Querverbindungen durch Schiebebühnen und Drehscheiben sind die Gütergeleise unter sich noch durch einzelne Weichen verbunden.

Die im Plan mit Zahlen und Buchstaben bezeichneten Objekte haben nun folgende Bedeutung:

Nr. 1	Hauptgeleise der Jurabahn.
„ 2 und 3	Aufstellgeleise für ankommende und abfahrende Züge der Jurabahn.
b. b.	Rangirgeleise lediglich für die Jurabahn.
„ 4, 5, 6, 7, 8	Geleise für die Rohmateriallagerplätze.
„ 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17	Gütergeleise.
„ 18, 19, 20, 21, 22, 23 . . .	Aufstellgeleise für die Elsaß-Lothringerbahn.
„ 24, 25, 26, 27, 28, 29 . . .	Aufstellgeleise für die Centralbahn, Bötzbergbahn und Wasserfallenbahn.
„ 30, 31, 32	Aufstellgeleise für die Verbindungsbahn.
„ 33	Dienstgeleise.
„ 34, 35	Hauptgeleise der schweizerischen Centralbahn.
„ 36, 37	Hauptgeleise der Verbindungsbahn.
a a a a a a	Rangirgeleise für sämmtliche Bahnen.
c c c	Ausziehgeleise auf der Ostseite.
„ 38	Dienst- und Ausziehgeleise.
„ 39	Zufahrtsgeleise für die Elsaß-Lothringerzüge.
„ 40, 41	Geleise an Petroleumkeller.
A. A. A.	Schiebebühnengeleise.

Die Bedeutung der übrigen Geleise, soweit sie als Weichenstraßen, als Verbindung der oben genannten Geleise, als Zufahrten zu den Lokomotivremisen und Verladeplätzen dienen, ist aus dem Plan selbst am besten ersichtlich.

Die Güterzüge der Jurabahn haben durch die Weichen d e in die Aufstellgeleise 2 und 3, welche eine hiefür genügende Länge von circa 550 Meter besitzen, ein- und auszufahren.

Im Uebrigen ist der Manövrirdienst von diesen Aufstellgeleisen aus schon oben beschrieben worden. Die Güterzüge der Centralbahn können mittelst verschiedenen, hinter einander liegenden, bei f beginnenden Weichen in jedes Geleise des Rangirbahnhofes direkt gelangen, sie werden jedoch im Allgemeinen stets durch die Weichenstraße f g h in die hiezu bestimmten, im Plan roth eingezeichneten Aufstellgeleise 24, 26 und 28 einfahren, von hier aus werden die Wagen in ähnlicher Weise, wie dies auf der entgegengesetzten Seite der Güterschuppen bei der Jurabahn geschieht, vermittelst der beiderseitigen Weichenstraßen und Ausziehgeleise, sowie in der Mitte durch die Dampfschiebebühnen entweder auf die Gütergeleise oder auf die Abfahrtsgeleise anderer Bahnen abgegeben. Auf den Geleisen 25, 27 und 29 werden sodann die zur Abfahrt in der Richtung der schweizerischen Centralbahn bestimmten Züge zusammengestellt und stationsweise mittelst der

Rangirgeleise a a a a, soweit dies nicht schon mittelst der Schiebebühnen, englischen Weichen und die seitlichen Weichenstraßen geschehen konnte, geordnet. Sie nehmen hienach ihre Ausfahrt ebenfalls durch die Straße h g.

Die Länge der rothen Aufstellgeleise beträgt 450 bis 775 Meter.

Für die Güterzüge der Elsaß-Lothringerbahn sind die braunen Geleise 18, 19, 20, 21, 22, 23 bestimmt, welche auf dem ausschließlich zu diesem Zweck reservirten Geleise 39 erreicht werden, ohne daß sie sich mit einem andern Hauptgeleise als demjenigen der Jurabahn zu kreuzen haben. Letzteres ist unvermeidlich, kann aber nicht wohl als ein Uebelstand betrachtet werden, da die Kreuzung noch innerhalb des bestehenden Centralbahnhofs stattfindet, wo ohnedem langsam gefahren werden muß, und da die Jurabahn keinenfalls so viel Personenzüge befördern wird, daß es nicht möglich wäre, die Ueberfahrung der betreffenden Geleise ohne irgend welche Störung für den Verkehr zu bewerkstelligen.

Das Manövriren der elsaß-lothringischen Wagen auf, von und nach den braunen Geleisen wird ganz auf die gleiche Art geschehen, wie dies für die ähnlichen Vorgänge auf den rothen Geleisen der schweizerischen Centralbahn beschrieben ist.

Die Länge der braunen Geleise ist im Minimum 540, im Maximum 870 Meter, dürfte also unter allen Umständen genügen.

Die Züge der Verbindungsbahn haben die Weichen zwischen i und k zu passiren, um in die zur Aufstellung für Ankunft und Abfahrt bestimmten Geleise 30, 31 und 32, welche im Plan blau eingezeichnet sind, zu gelangen. Dabei müssen allerdings die Hauptgeleise der schweizerischen Centralbahn überfahren werden, doch hat dieser Umstand eben so wenig nennenswerthe Inconvenienzen im Gefolge, als das oben geschilderte analoge Verhältniß zwischen Elsaß-Lothringen und Jurabahn.

Das Manövriren und Rangiren geschieht von den blauen Geleisen aus ganz in derselben Weise wie von den Geleisen der Centralbahn.

Der Zugang zu den Lokomotivremisen ist von zwei Seiten her thunlich und sind zudem bei der Remise auf der Ostseite der Station zwei Drehscheiben angebracht, wodurch einerseits die Möglichkeit geboten ist, auch bei etwaiger vorübergehender Unbrauchbarkeit einer Drehscheibe, doch unter Benützung der andern, die Maschinen in eine Remise zu stellen und wodurch zweitens eine Trennung des ganzen Gebäudes in zwei gesonderte Theile, zwischen denen eine kleine Werkstätte erbaut werden soll, möglich ist, eine Anordnung, die in Betracht der verschiedenen, auf dem Güterbahnhof einmündenden Bahnen nur zweckmäßig sein kann.

Der Zugang zum Petroleumkeller, welcher auf der Südseite der gesammten Bahnhofanlage liegt, findet ebenfalls von zwei Seiten statt.

Was nun schließlich die Gebäulichkeiten anbelangt, so soll nach einem, Seitens des Betriebs aufgestellten Programm für die Güterschuppen und Rampen circa der doppelte Flächeninhalt vorgesehen werden, den die jetzt vorhandenen Gebäulichkeiten besitzen.

Dieser Anforderung wird durch den Entwurf in folgender Weise entsprochen:

Der Flächeninhalt der Rampen und Güterschuppen auf dem bestehenden Centralbahnhof beträgt zusammen . . . . 9,900 □ Meter,
derjenige der projektirten Schuppen auf dem Wolf . . . . 19,440 „

Die Lagerhäuser sollen vorerst an ihrem jetzigen Platz belassen werden. Wird später die Transferirung auf den Güterbahnhof erforderlich, so ist hiefür auf der Südseite der Güterschuppen zwischen den nächstliegenden Geleisen und dem dortigen Güterweg ein Raum von circa 11,700 □ Meter vorgesehen, der jedenfalls hinreichend für weitgehenden Bedarf ist.

Die Größe, Eintheilung und Benützung der Schuppen und übrigen Gebäulichkeiten im Einzelnen würde dann folgende sein:

Jeder Schuppen hat eine Länge von 90 Meter und eine Breite von 20 Meter sammt Ladepritschen.

Eine Verminderung der angegebenen Längsdimensionen dürfte für das Güterdienstgeschäft nicht geeignet sein. Eine größere Länge der Schuppen ist aber deßhalb unthunlich, weil die Verbindung der hintern und vordern Gütergeleise dadurch zu weit auseinandergerückt würde.

Die im Plan mit Nr. I, II, III, VII, VIII und IX bezeichneten Gebäulichkeiten sollen für den Verkehr von und nach dem Elsaß und für die den Zollförmlichkeiten unterworfenen Güter dienen. Dieselben werden vorerst jedenfalls ausreichen, da die Räumlichkeiten auf dem bestehenden Bahnhof mit offenen Rampen für den gleichen Zweck der Größe von 5 der projektirten Güterschuppen ohne Rampen entsprechen.

Die Schuppen IV, V und VI beziehen die Güter von Basel loco von der Verbindungsbahn und der Jurabahn.

Deßgleichen die Schuppen X, XI, XII von Basel, von der Schweiz, von der Verbindungsbahn und der Jurabahn.

Auf diese Art findet auf der ganzen vorderen Front an den Schuppen I, II, III, IV, V, VI Einlad nach der Schweiz statt. Aus Elsaß kommende Schweizerwagen werden bei I, II, III abgeladen, in IV, V, VI neu geladen und weiter geführt. Elsäßerwagen werden in I, II, III abgeladen und zurückgeführt. Schweizerwagen können zum Transport in die Schweiz an den sämmtlichen Schuppen I, II, III, IV, V, VI geladen werden.

Die Schuppen VII, VIII und IX sind ebenfalls zum Abladen der Elsaß-Lothringerwagen bestimmt, für Güter, die in Basel bleiben, nöthigenfalls kann auch von hier aus nach der Schweiz verladen werden.

An den Schuppen X, XI, XII, welche von Basel loco, aus der Schweiz, von der Verbindungsbahn und der Jurabahn alimentirt werden, findet die Einladung nach Elsaß-Lothringen statt.

Auf der Westseite der oben angeführten Güterschuppen sollen an die mit B. B. B. B. bezeichneten Plätze Gebäulichkeiten erstellt werden, die unten Büreaux und oben Dienstwohnungsräume enthalten, es ist dabei unterstellt, daß für die Büreaux des Bahnhofvorstandes, und dessen Stellvertreters, für die Telegraphenbüreaux, die Büreaux der 4 Wagenkontrolen Elsaß-Lothringen, Centralbahn, Bötzbergbahn und Jurabahn,

für die Lagerhausverwaltung	1	Gebäude,
ferner für die Güterexpedition der schweizerischen Centralbahn	1	„
„ „ „ „ „ Elsaß-Lothringerbahn	$^2/_3$	„
„ „ „ „ „ Verbindungsbahn	$^1/_3$	„
„ „ „ „ „ Jurabahn	$^1/_2$	„
Zusammen	4	Gebäude

nöthig sind.

Dienstwohnungen sollten wenigstens für den Bahnhofvorstand, dessen Stellvertreter, den Obergüterschaffner, die Chefs der Güterexpeditionen, beziehungsweise die Vertreter der fremden Bahnverwaltungen erstellt werden.

In die Schuppen VI und VII, welche als gedeckte Rampen konstruirt werden können, ist je ein großer Laufkrahnen von circa 80 bis 100 Zentner Tragkraft anzubringen zur Verladung von schweren Gegenständen, wie Maschinen, großen Fässern ꝛc. Im Schuppen IV wird das zollpflichtige derartige Gut, im Schuppen 9 werden die andern Güter untergebracht.

In allen übrigen Schuppen soll je ein Drehkrahnen von circa 30 Zentner Tragkraft erstellt werden, der um so nothwendiger ist, als schwere Gegenstände in offenen Wagen mit 1 Meter hohen Wänden, die nicht geöffnet werden können, ankommen.

Die Lokomotivremisen sind zusammen für die Unterbringung von 38 Maschinen eingerichtet.

Der Petroleumkeller für die Lagerung von 600 Faß, beide nach Programm.

Zum Verladen von Vieh und Fuhrwerken ist noch eine große Rampe R auf der Westseite der Station angebracht.

Freilagerplätze für Rohmaterialien sind reichlich vorhanden und mit Geleisen und Zufahrten hinlänglich bedacht. Ein Theil derselben wäre zum Verlad, der laut Tarif vom Versender beziehungsweise Empfänger selbst zu ladenden Güter bestimmt und sollte mit 4 bis 6 großen Bockkrahnen versehen werden. Der übrige Theil würde vermiethet und da solche Plätze in der Regel sehr gesucht sind, der Verwaltung jedenfalls viel abtragen.

Die Fläche, deren Expropriation beabsichtigt wird, ist in dem Plan mit rothem Band eingefaßt und mißt im Ganzen 159 Jucharten, hievon sind allerdings auf der Nordseite circa 20 Jucharten für die projektirte Bahnanlage zunächst nicht nöthig. Die Erwerbung muß aber dennoch als sehr wünschenswerth bezeichnet werden, da die Nothwendigkeit einer Erweiterung der projektirten Anlagen in der Richtung gegen die St. Jakobsstraße, wenn auch erst nach Jahren, immerhin denkbar ist.

Es ist aber selbstverständlich, daß eine solche spätere Vergrößerung des Bahnhofs mit enormen Kosten verbunden wäre, wenn das nöthige Areal nicht jetzt schon von der Gesellschaft zu Eigenthum erworben, sondern inzwischen von Privaten überbaut würde.

Aus den beiliegenden Kostenüberschlägen und bezüglichen Zusammenstellungen ist ersichtlich, daß der Aufwand für die Ausführung des vollständigen Projekts IV a betragen würde . . Fr. 10,250,000

Diejenigen Anlagen, welche sofort ausgeführt werden sollten, würden dagegen nur kosten. Fr. 9,070,000

Zieht man hievon die Kosten für die neue Centralbahn über das Birsthal mit . . . . Fr. 1,396,000
und diejenigen für das neue Verbindungsbahnstück von der Gellertstraße bis zum Anschluß an den Rangirbahnhof mit . . . „ 476,000

zusammen . . . . Fr. 1,872,000

ab, so bleibt Rest . . . . Fr. 7,198,000
für die Ausführung des Rangirbahnhofs allein, soweit derselbe alsbald in Angriff zu nehmen wäre.

Der Oberingenieur für Bahnbau:

v. Würthenau.

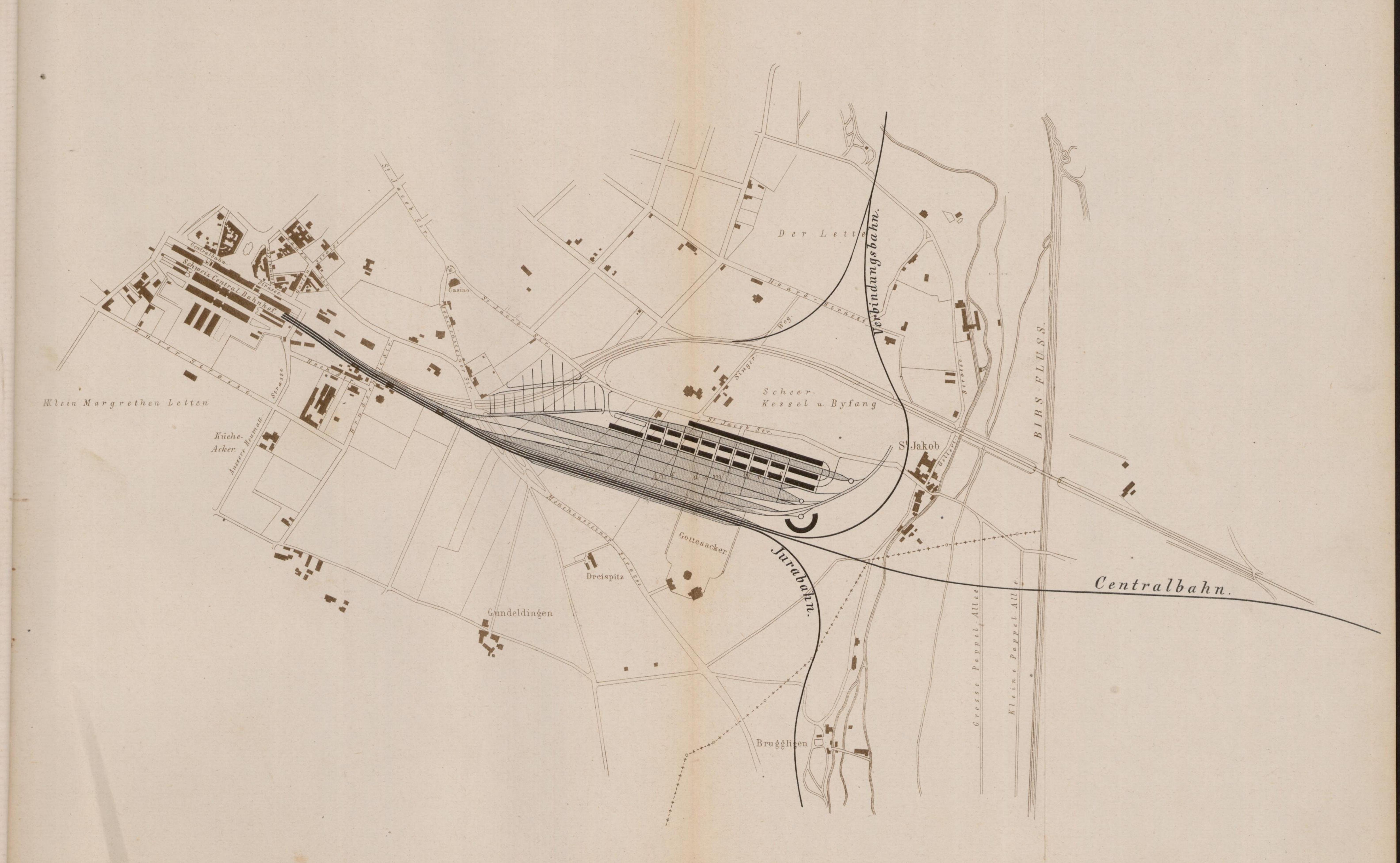
Basel, den 25. Mai 1874.

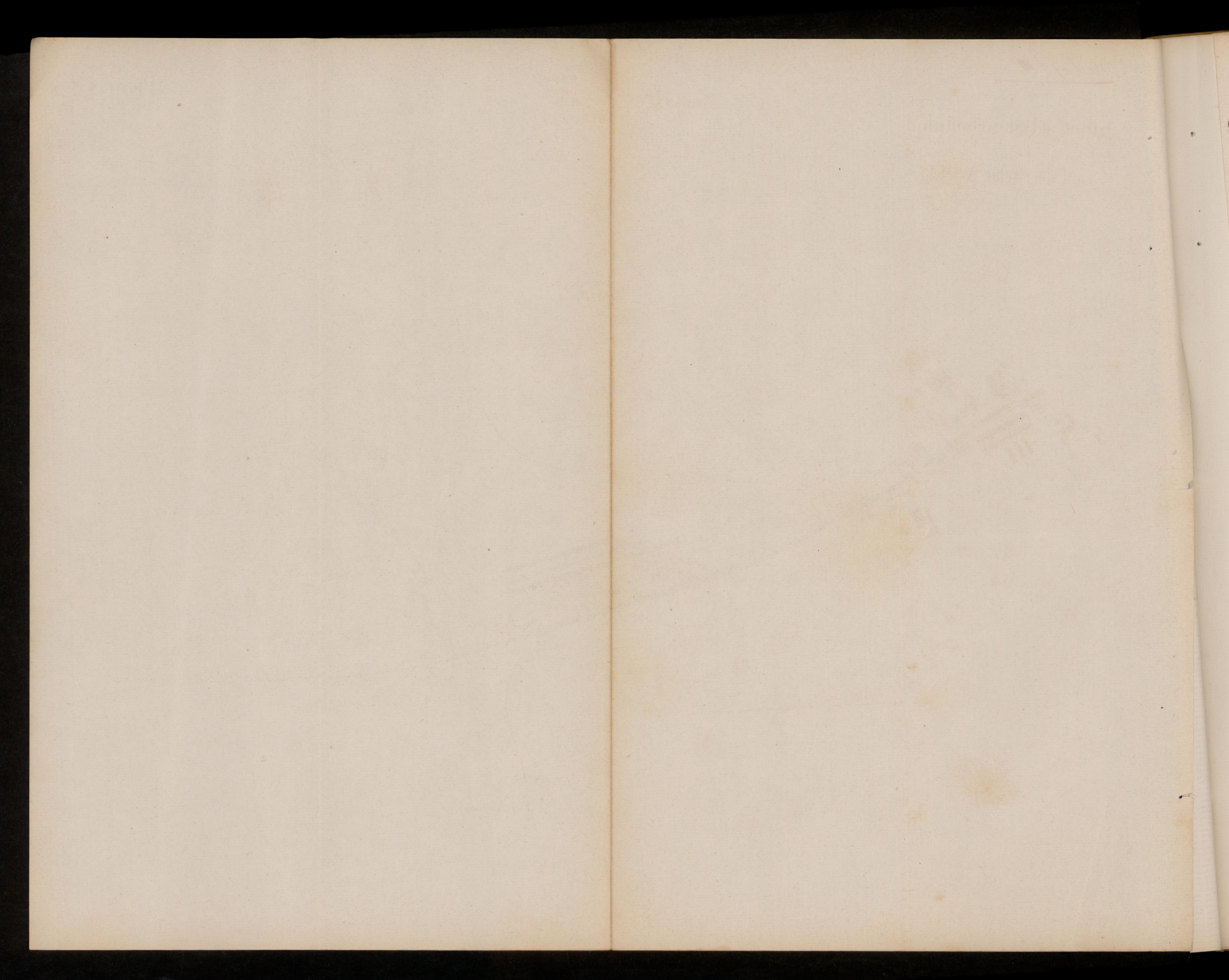
Beilage III.

Project I.

Güter- u. Rangirbahnhof

auf dem Felde WOLF.

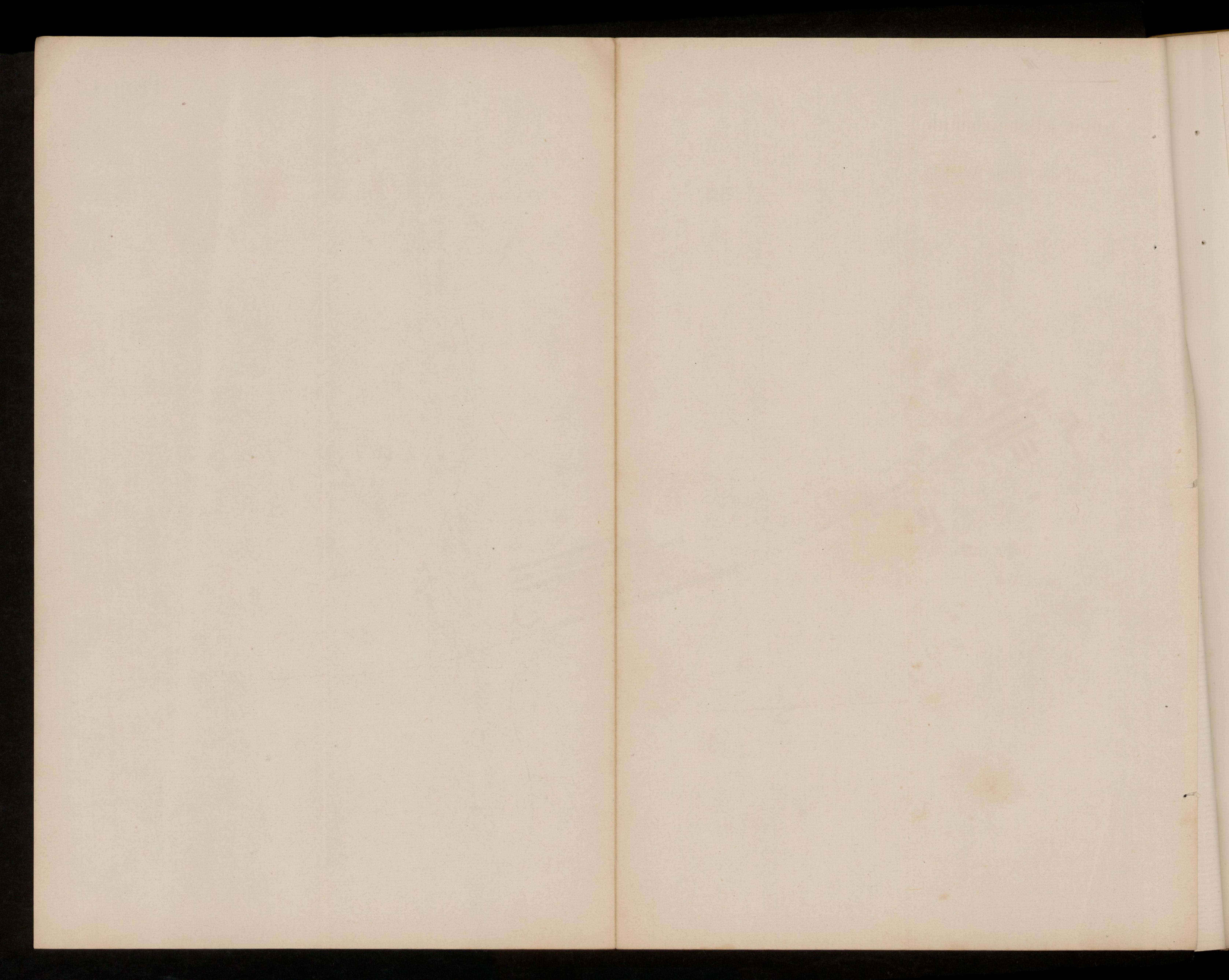




Project Iᵃ

Güter- u. Rangirbahnhof auf dem Felde WOLF.

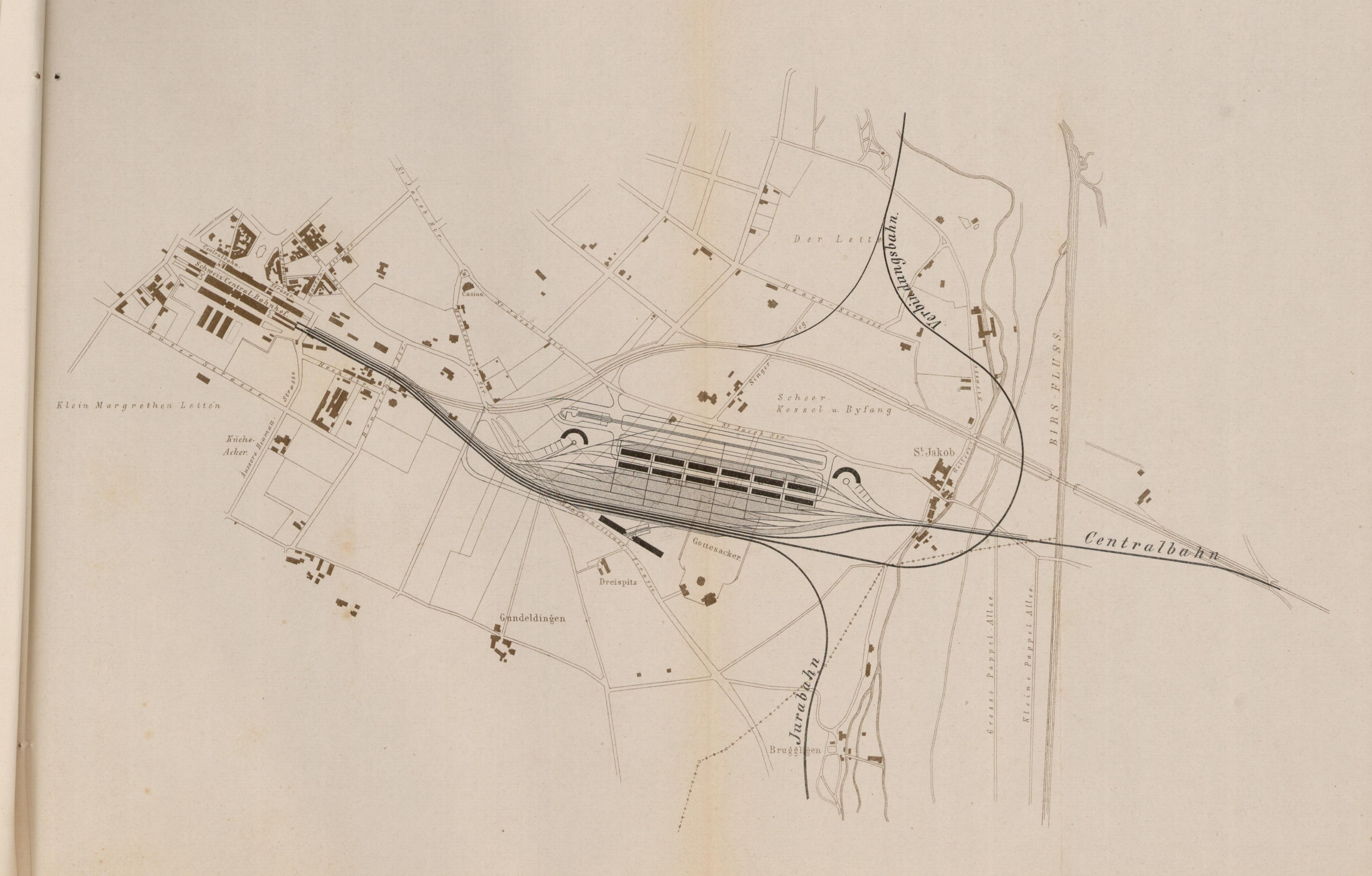


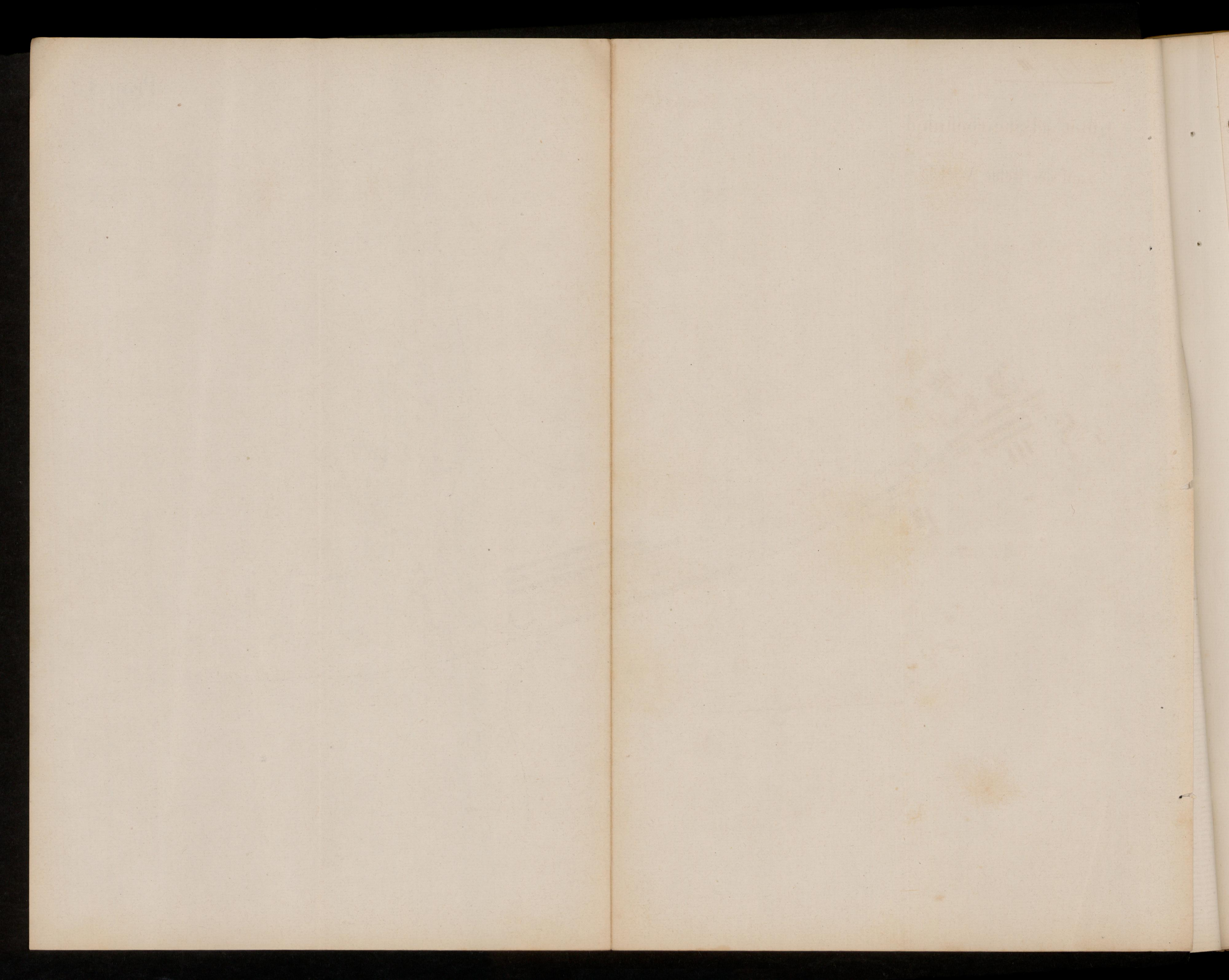


Project II.

Güter- u. Rangirbahnhof

auf dem Felde WOLF.

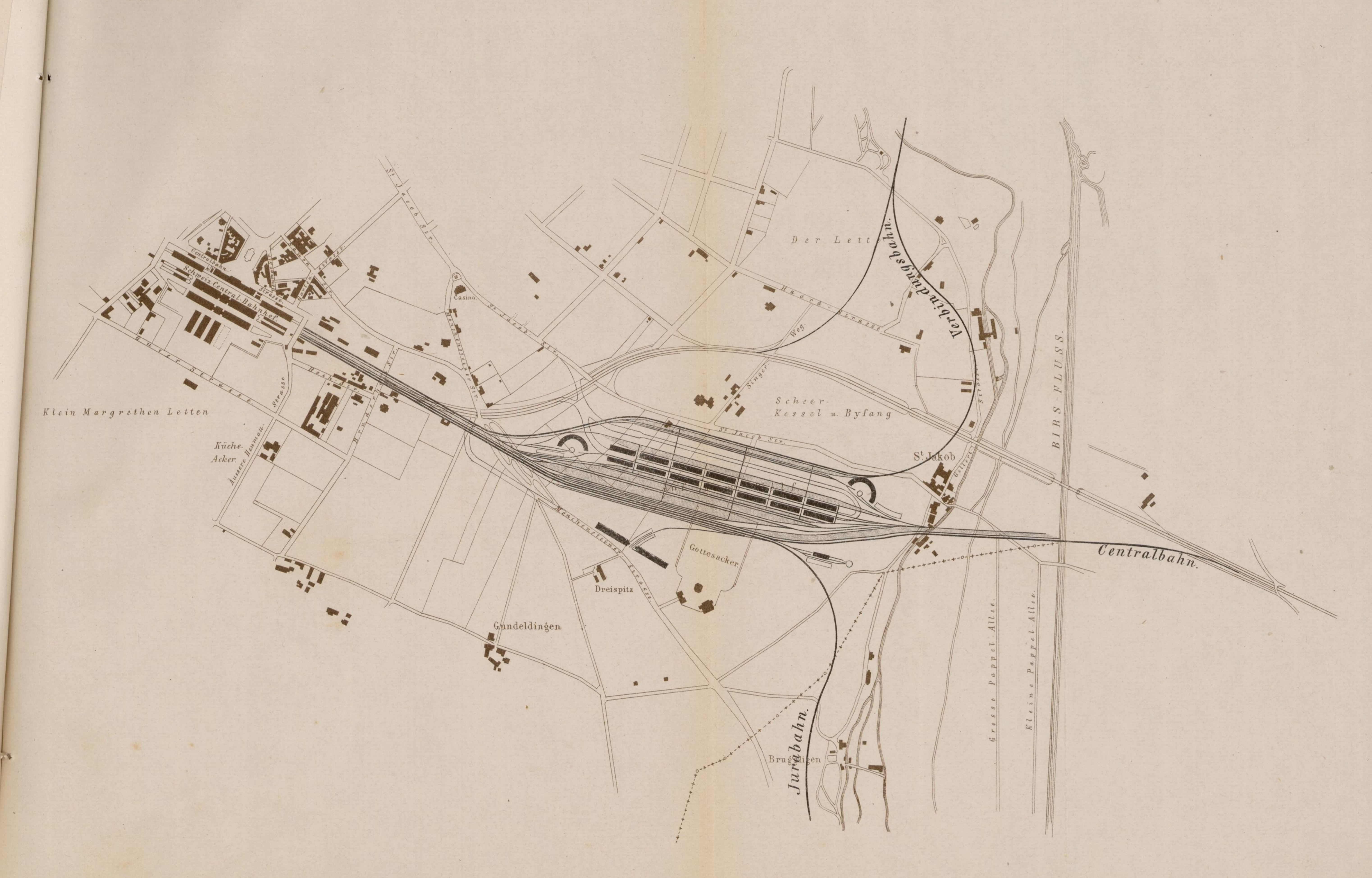


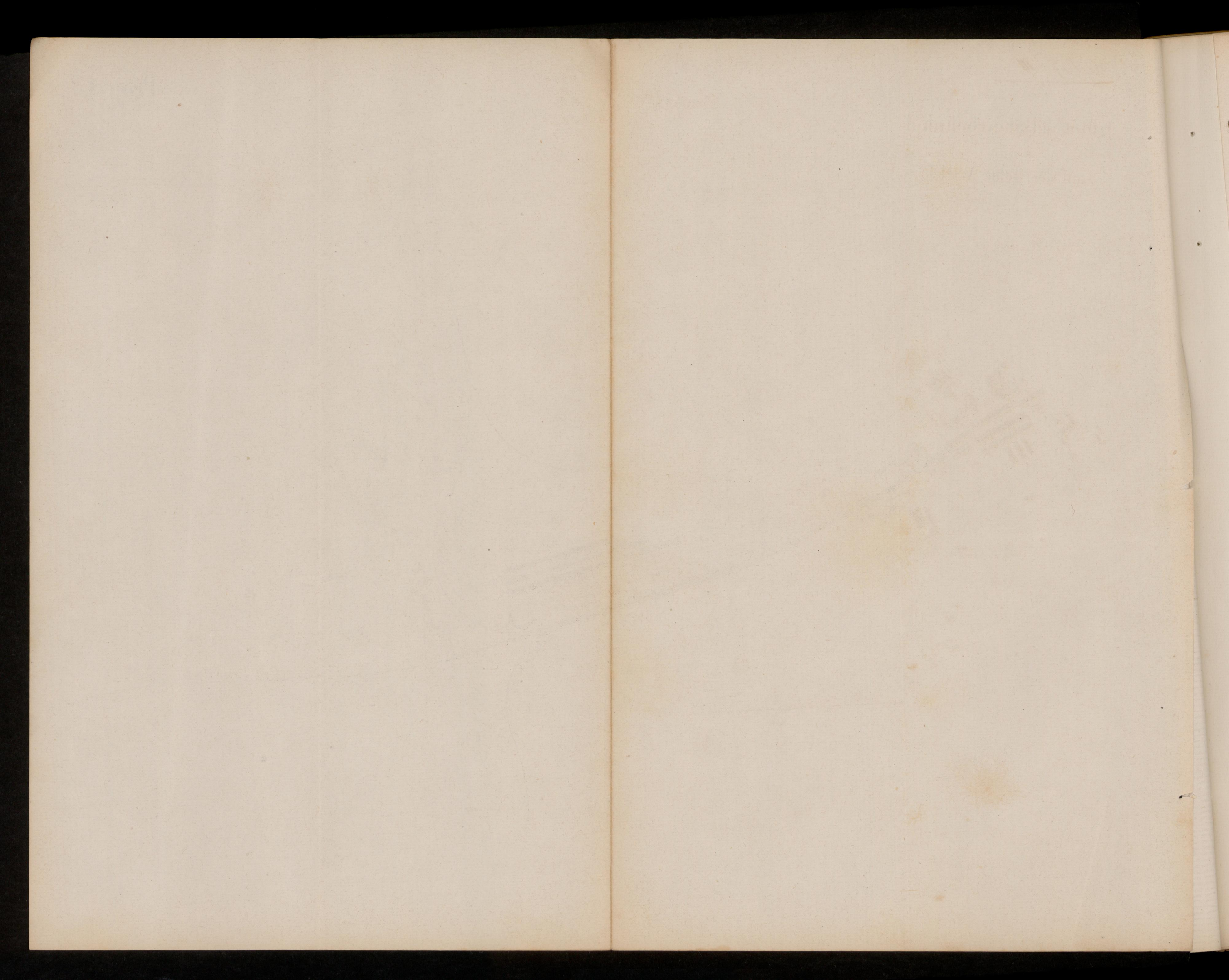


Project III.

Güter- u. Rangirbahnhof

auf dem Felde WOLF.

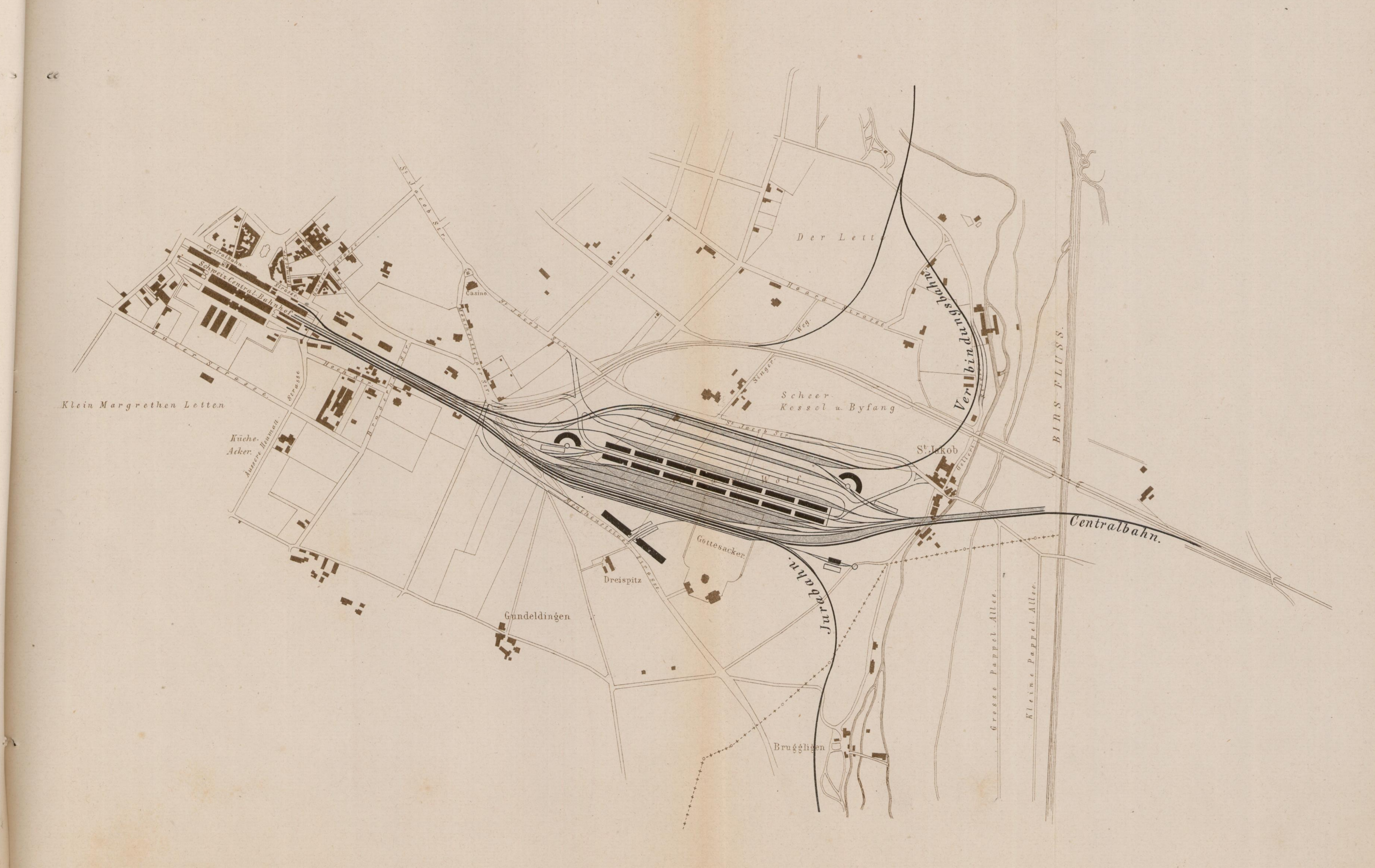


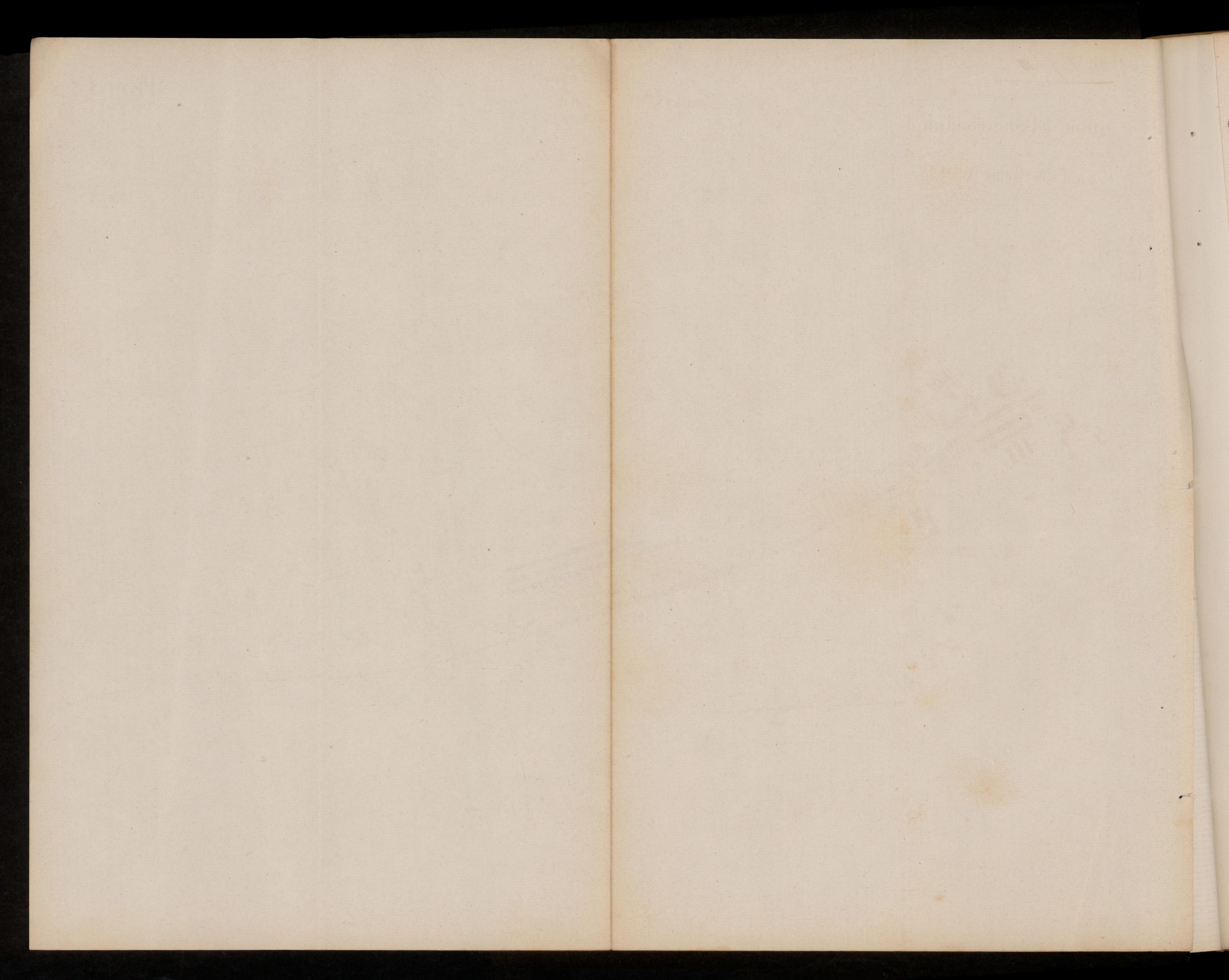


Project III^a.

Güter- u. Rangirbahnhof

auf dem Felde WOLF.

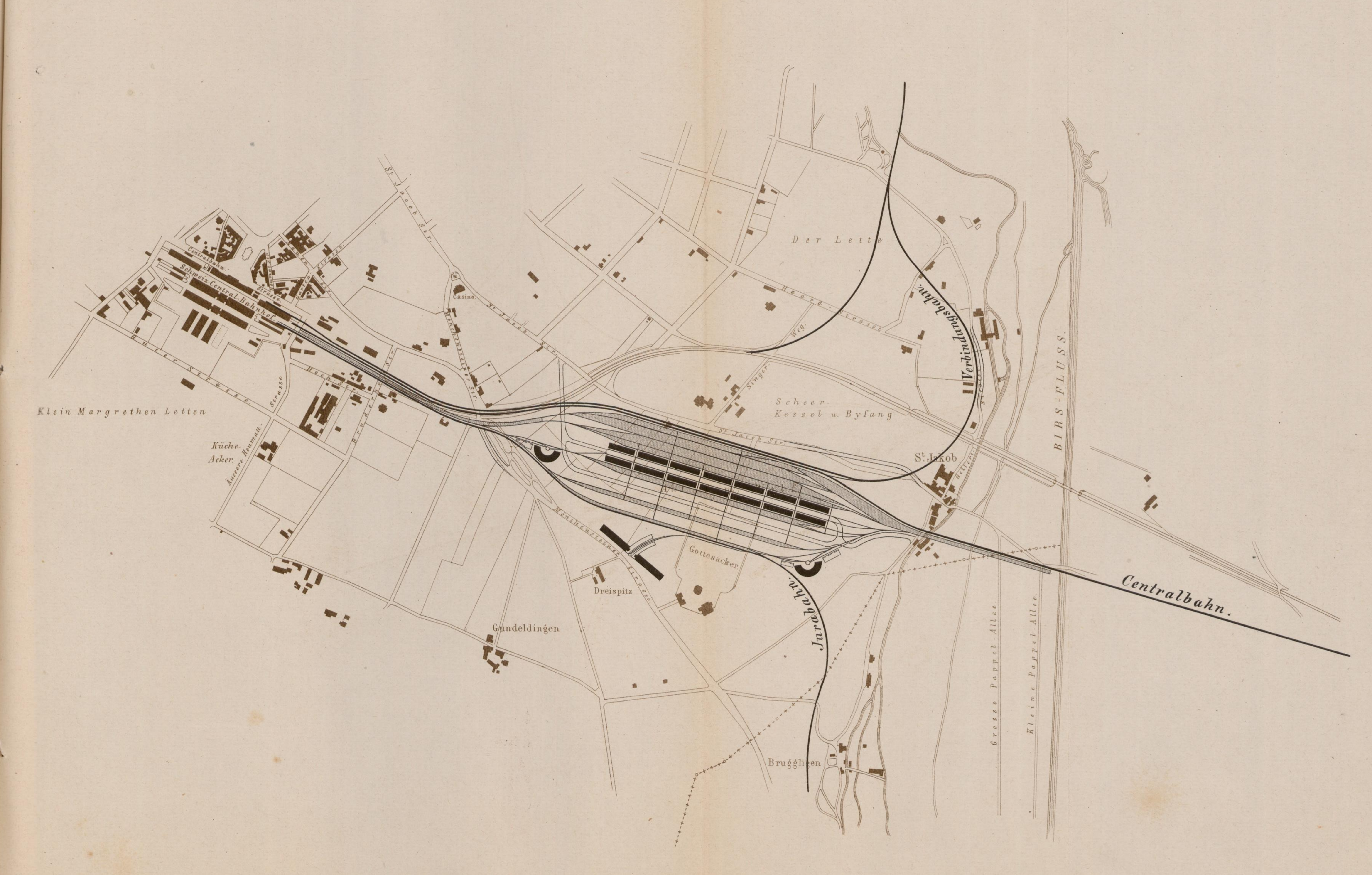


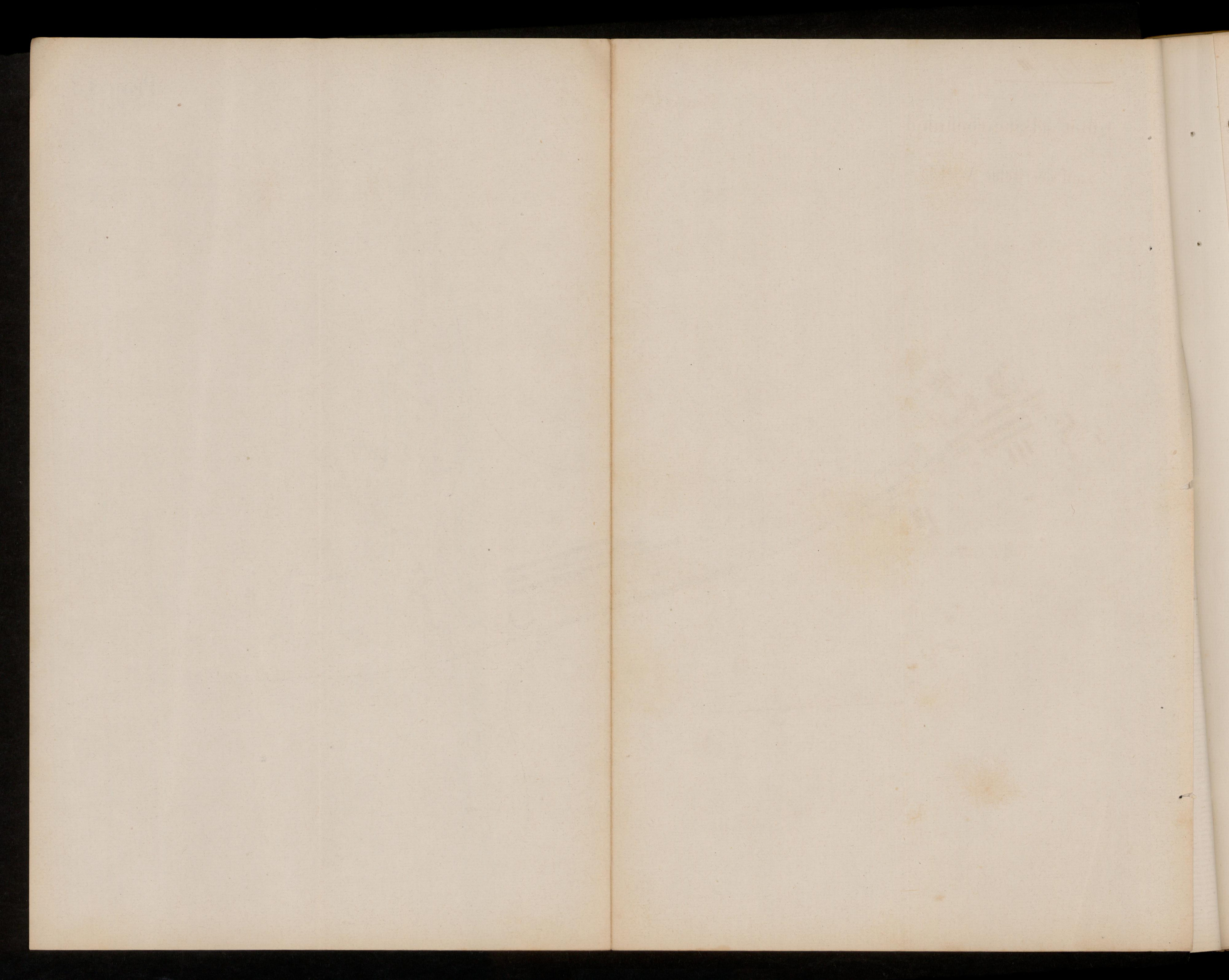


Project IV.

Güter- u. Rangirbahnhof

auf dem Felde WOLF.



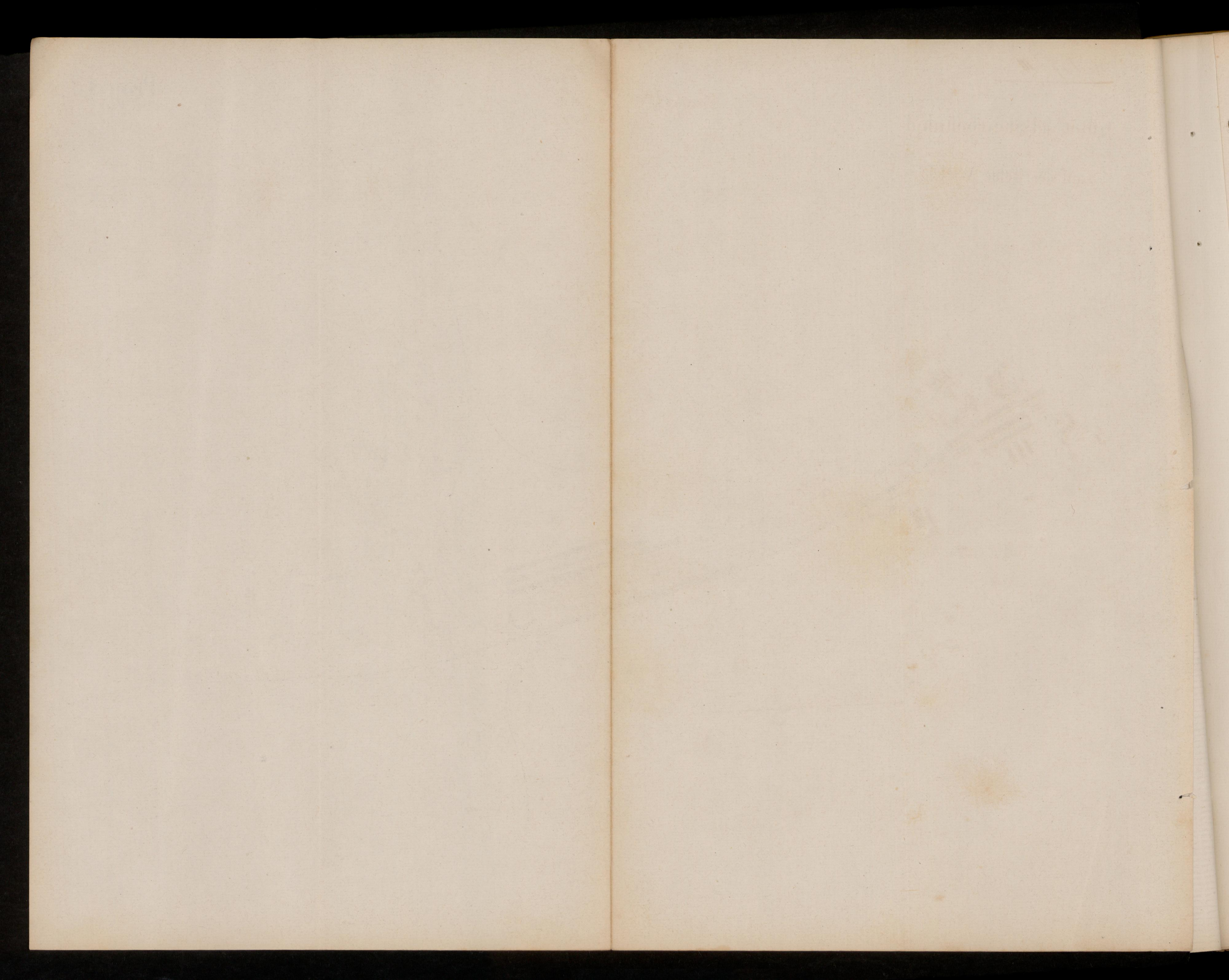


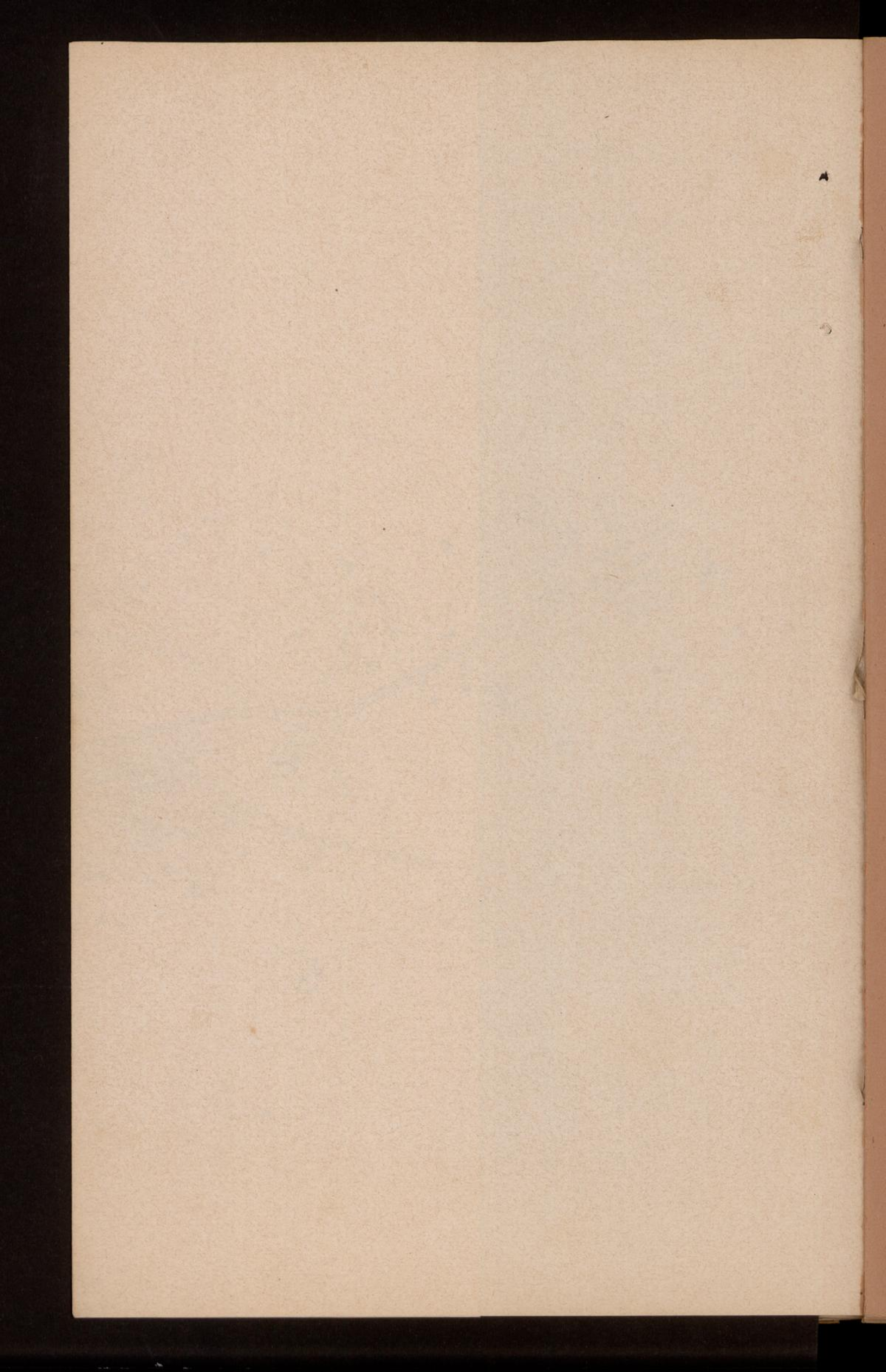
Güter- u. Rangirbahnhof

auf dem Felde WOLF.

Project IV^{a}.








Universitätsbibliothek Basel
A1002075785

